

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

Studijní program: Geografie
Studijní obor: Regionální a politická geografie



Bc. Michal Kolísek

Dopravní dostupnost ve vztahu k druhému bydlení v periferních oblastech

Transport accessibility related to second home
tourism in peripheral regions

Diplomová práce

Praha 2012

Vedoucí diplomové práce: RNDr. Jiří Vágner, Ph.D.

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem závěrečnou práci zpracoval samostatně a že jsem uvedl všechny použité informační zdroje a literaturu. Tato práce ani její podstatná část nebyla předložena k získání jiného nebo stejného akademického titulu.

Data z ČÚZK byla získána z grantu č.403/09/1491 „Význam rekreační funkce sídel a obcí na formování regionální identity a identity regionů ČR“.

V Praze dne

.....

Michal Kolísek

Poděkování:

Na tomto místě bych chtěl především poděkovat vedoucímu mé práce RNDr. Jiřímu Vágnerovi, Ph.D. za čas a vstřícnost, které mi věnoval a za cenné odborné rady a připomínky, kterými přispěl ke vzniku této diplomové práce. Děkuji přítelkyni, rodině a přátelům za podporu při práci.

Abstrakt

Předkládaná diplomová práce se zaměřuje na dopravní dostupnost a obslužnost druhého bydlení ve vnitřní periferii, respektive v modelovém území „Hranice krajů-Středočápad“, a také analýzu a hodnocení stavu druhého bydlení s možností budoucí transformace na trvalé bydlení. V teoretické části se práce zabývá charakteristikou druhého bydlení, dopravní dostupností a veřejnou dopravou nejenom v Česku. Analyzuje dojížděku za rekreací v různých oblastech a dále seznamuje s problematikou periferních oblastí.

Empirická část práce je postavena na základě dat získaných z analýzy jízdních řádů veřejné dopravy, statistických ročenek a z dotazníkového šetření, které proběhlo v modelovém regionu „Hranice krajů-Středočápad“. V tomto sledovaném území je cílem zjistit, jaký druh dopravního prostředku využívají majitelé druhého bydlení pro cesty za rekreací a vybavenost území dopravní infrastrukturou. Zjišťována je také poptávka po veřejné dopravě i její nabídka pro majitele druhého bydlení. Veřejná doprava je v této práci sledována z dlouhodobého hlediska od poloviny 70. let 20. století a pozorování je směřováno pro potřeby uživatelů druhého bydlení na páteční, nedělní a "rekreační" spoje. Další částí práce je analyzování objektů druhého bydlení a jejich majitelů v modelovém území podle vzoru již dříve publikovaných prací. Následuje komparace výsledků nejen v typově podobných územích vnitřní periferie, ale také s ostatními dříve zkoumanými regiony.

Klíčová slova: druhé bydlení, dopravní dostupnost, rekreační dojížděka, veřejná doprava, vnitřní periferie

Abstract

This diploma thesis focuses on accessibility and serviceability second homes in the inner periphery, respectively, in the model region "Hranice krajů-Středožápad" as well as analysis and assessment of the second homes with the possibility of a future transformation to permanent housing. The theoretical part of the thesis deals with the characteristics of the second homes, transport accessibility and public transport not only in the Czech Republic. Analyzes commuting to recreation in various fields and further acquainted with the problems of peripheral areas.

The empirical part is based on the data obtained from the analysis of public transport, statistical yearbooks and survey, which took place in the model region "Hranice krajů-Středožápad". The area is monitored to determine what kinds of vehicles are used by second homes owners for leisure travel and the transport infrastructure facilities. Also is detecting the demand for public transport and its offer for owners of second homes. In this paper, public transport is studied in the long-term viewpoint since the mid-70th the 20th century and the observation are directed to the needs of second homes users on Friday, Sunday and "recreational" link. Next part of this work is to analyze second homes objects and their owners in the model area using the model previously published works. The following comparison of results not only in the type areas like the inner periphery, but also with other previously studied regions.

Keywords: second home, transport accessability, recreational commuting, public transport, inner periphery

OBSAH

Seznam tabulek, grafů, obrázků a příloh	7
Seznam zkratk	9
1. ÚVOD	10
1.1 Cíle práce	11
2. DISKUZE LITERATURY	13
2.1 Druhé bydlení.....	13
2.2 Dopravní dostupnost.....	17
2.3 Dojíždka za rekreací	20
2.4 Vnímání periferních oblastí	23
3. METODIKA.....	28
4. CHARAKTERISTIKA MODELOVÉHO ÚZEMÍ	37
5. DOPRAVNÍ DOSTUPNOST DRUHÉHO BYDLENÍ V REGIONU „HRANICE KRAJŮ-STŘEDOZÁPAD“	41
5.1 Individuální automobilová doprava	41
5.2 Vývoj veřejné dopravy od poloviny 70. let	44
5.3 Současný stav veřejné dopravy.....	46
5.4 Dopravní dostupnost modelového území podle rekreatů.....	48
6. VÝSLEDKY DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ.....	56
6.1 Údaje o objektu druhého bydlení.....	56
6.2 Údaje o majitelích objektu	61
6.3 Srovnání výsledků dotazníkového šetření v regionu „Hranice krajů- Středozápad“ se zkoumanými oblastmi Česka	62
7. ZÁVĚR	70
8. Seznam použité literatury a zdrojů.....	74
PŘÍLOHY	82

Seznam tabulek

Tab. 1: Rozdíly ve sledování objektů druhého bydlení Českým statistickým úřadem mezi lety 1991 a 2001.....	30
Tab. 2: Hodnoty rekreační funkce území	34
Tab. 3: Intenzita dopravy ve sledovaném území v letech 2000 - 2010.....	41
Tab. 4: Sledovaná katastrální území bez zastávky hromadné dopravy v roce 2012	47
Tab. 5: Korelační matice charakteristik ovlivňujících veřejnou dopravu	48
Tab. 6: Hlavní důvody nevyužívání veřejné dopravy rekreanty v modelovém území „Hranice krajů-Středo- západ“	52
Tab. 7: Porovnání chat a chalup pomocí stavebních ukazatelů v modelovém regionu „Hranice krajů-Středo- západ“	58
Tab. 8: Vzdělanostní struktura uživatelů druhého bydlení v modelovém regionu „Hranice krajů- Středo- západ“ (v %)	61
Tab. 9: Srovnání vybraných ukazatelů druhého bydlení	67

Seznam grafů

Graf 1: Struktura rekreační dojížděky v Česku z hlediska trvalého bydliště vlastníka	21
Graf 2: Vývoj počtu spojů veřejné dopravy v modelovém území „Hranice krajů-Středo- západ“ mezi lety 1976 – 2012.....	45
Graf 3: Dojížděková vzdálenost z místa trvalého bydliště (v km)	49
Graf 4: Využívání veřejné dopravy pro cesty do objektu druhého bydlení	51
Graf 5: Co by Vás přimělo více využívat veřejnou dopravu?	52
Graf 6: Struktura rekreační dojížděky (v %).....	55
Graf 7: Způsob získání objektu druhého bydlení	57
Graf 8: Plánované využití objektu v budoucnu.....	59
Graf 9: Počet víkendů v měsíci strávených v objektu druhého bydlení	60

Seznam obrázků

Obr. 1: Vícerozměrná mobilita druhého bydlení	15
Obr. 2: Vymezení periferních oblastí Česka (podle Musila 1988)	29
Obr. 3: Modelové území „Hranice krajů-Středo západ“ s vyznačením katastrálních území.....	38
Obr. 4: Dopravní schéma sledovaného území.....	39
Obr. 5: Informativní panel o přesušení stavby silnice R6 za obcí Lubenec	43
Obr. 6: Hlavní směry rekreační dojížděky respondentů z příslušných okresů (v %)	53
Obr. 7: Modelové oblasti pro porovnávání druhého bydlení v periférii	63

Seznam příloh

Příloha 1: Dotazník

Příloha 2: Ukazatele pro hodnocení druhého bydlení v regionu „Hranice krajů-Středo západ“

Příloha 3: Katastrální území bez obslužnosti veřejnou dopravou v letním období 2012

Příloha 4: Porovnání oblastí druhého bydlení

Seznam zkratk

ČSAD – Československá státní autobusová doprava

ČSD – Československé státní dráhy

ČSÚ – Český statistický úřad

ČÚZK – Český úřad zeměměřičský a katastrální

DB – druhé bydlení

IDOS – Informační dopravní systém

IDS – integrovaný dopravní systém

k. ú. – katastrální území

KRF – koeficient rekreační funkce území

ODB – objekt druhého bydlení

OIR – objekt individuální rekreace

ORP – obec s rozšířenou působností

ŘSD – Ředitelství silnic a dálnic

TOD – trvale obydlených domů

1. ÚVOD

V současné době rychlého způsobu životního stylu a vysokých nároků na pracovní činnost (fyzicky i psychicky) je odpočinek velmi důležitým prvkem pro regeneraci sil. Zásluhou široké nabídky volnočasových aktivit, kam lze zařadit i pobyty v objektech druhého bydlení, lze odpočinek trávit aktivní formou. Druhé bydlení je spojeno s venkovským prostorem a představuje útěk od každodenního života ve městě a způsob rekreace v přírodě. Začátkem 90. let nastala doba, kdy se středem zájmu trávení volného času stala dovolená v zahraničí, především u moře. V této době začalo druhé bydlení ustupovat do pozadí. Druhé bydlení ovšem neupadlo v zapomnění a „mnoho lidí i dnes dává přednost trávení volného času na své chatě nebo chalupě“ (Šulcová 2010, s. 12). Se zvýšenou mobilitou obyvatelstva a globalizací společnosti dochází k internacionalizaci druhého bydlení, kdy si lidé pořizují objekty druhého bydlení v zahraničí. Nejčastěji se jedná o apartmánové byty, ale zájem je též o tradiční chaty a chalupy.

Téměř každý občan Česka se setkal s druhým bydlením (dále DB). Vždyť dvacet procent všech staveb na území našeho státu připadá na objekty druhého bydlení (dále ODB), což je beze sporu nezanedbatelné číslo (Vágner, Fialová 2004). Chaty, rekreační domky a chalupy jsou neodmyslitelnou součástí především venkovské krajiny. Lidé jsou ochotni za druhým bydlením cestovat desítky, ale i stovky kilometrů. Právě zvýšená víkendová frekvence dopravy zejména u významných center osídlení způsobují dopravní kongesci. Páteční živelné opouštění domova a nedělní hromadné návraty jsou doprovázeny popojížděním v kolonách, které se s příjemnějším počasím prodlužují.

S rostoucí dojezdovou vzdáleností víkendové rekreace se druhé bydlení rozšiřuje i do periferních území. Mnoho definic perifernosti uvádí jako jeden klíčový faktor počet trvale neobydlených domů. Neobydlené domy často slouží pro individuální rekreaci a tento fakt je podložen statistickými ukazateli. Druhé bydlení napomáhá také k zachování sídelní struktury Česka a nezřídka je zachování obce na mapě připisováno právě chalupářům (Fialová 2004). Především v pohraničí, jež bylo po 2. světové válce nedostatečně dosídleno, byly menší vesnice zachovány díky úsilí lidí, kteří si tak vybudovali místo nejen na odpočinek.

V Česku je systematicky sledována pouze dojíždka do zaměstnání a škol. Tyto údaje jsou důležité pro mnoho dalších využití. Stále ovšem není systematicky sledován pohyb osob za službami, ani pohyb za rekreací. Pro zjišťování těchto pohybů jsou

badatelé odkázání na terénní a dotazníkové šetření. Zatím v žádné studii nebylo sledováno, jaké dopravní prostředky jsou využívány pro cesty do objektů druhého bydlení. Proto se tato práce pokouší zjistit, jakým způsobem se lidé dopravují do objektů individuální rekreace.

Ve vývoji druhého bydlení hrála vždy doprava významnou roli. Kromě umístění objektu v kvalitním přírodním prostředí je důležitým faktorem pro lokalizaci druhého bydlení také dobrá dopravní dostupnost. Při počátcích tohoto druhu cestovního ruchu se lidé spoléhali především na v té době nejrozšířenější železniční dopravu, o čemž svědčí nejstarší chatové osady v údolích řek v zázemí Prahy, kudy vedou železniční tratě. Jen malý počet objektů druhého bydlení byl v té době budován mimo dosah železnice. Posléze se začala prosazovat silniční doprava, autobusová i automobilová. S tímto druhem dopravy se začalo rozšiřovat i rekreační zázemí měst do míst, kudy nevedla železniční trať. Význam veřejné dopravy se po roce 1990 začal zmenšovat. Tento propad zájmu o veřejnou dopravu lze odůvodnit změnami v organizaci tohoto typu dopravy a výrazným nárůstem ceny jízdenek. Souběžně se rozvíjela automobilizace, jež převzala významnou část cestujících, kteří dříve užívali právě veřejnou dopravu. Pro osoby, které nedisponují osobním automobilem, může představovat špatná dostupnost veřejnou dopravou limitující faktor při využívání svého objektu. Toto omezení může působit selektivně na celospolečenské rozšíření (ve všech společenských vrstvách) podobně jako je druhé bydlení vnímáno v některých západoevropských státech (pouze pro bohaté a majetné). Druh dopravních prostředků využívaných k této nepravidelné dojížděce není ovšem systematicky sledován a výzkum je možno provádět pouze na modelových územích.

1.1 Cíle práce

Hlavní cíle:

- **Analýza stavu a nastínění perspektiv druhého bydlení a jeho možné transformace ve vnitřní periferii Česka ve vztahu k dopravní dostupnosti.**
- **Zhodnocení dopravní dostupnosti rekreačních lokalit veřejnou dopravou z hlediska dlouhodobého vývoje od počátku 80. let. 20. století s důrazem na rekreační spoje v modelovém periferním území „Hranice krajů-Středočeská“**

Dílčí cíle:

- Analýza počtu a struktury objektů druhého bydlení.
- Porovnání sledované oblasti s typově podobnými lokalitami.
- Hodnocení využívání dopravních prostředků používaných pro rekreační dojíždku.
- Širší napojení oblastí do sítě veřejné dopravy – provázanost veřejné autobusové a železniční dopravy.

Výzkumné otázky

- *Ovlivňuje perifernost území transformaci druhého bydlení?*
- *Jaké jsou hlavní zdrojové oblasti rekreantů? Hraje významnou roli jejich dopravní dostupnost?*
- *Jaký je podíl veřejné dopravy na dojíždce do objektů druhého bydlení?*
- *Projeví se přítomnost objektů druhého bydlení při sestavování jízdních řádů veřejné dopravy?*
- *Potvrdí se předpokládaná špatná návaznost veřejné dopravy při překračování krajských hranic?*

2. DISKUZE LITERATURY

2.1 Druhé bydlení

Mezinárodní porovnávání fenoménu druhého bydlení je velmi složité. Už při samotné definici pojmu a nejasné terminologii aplikované pro jednotlivé objekty využívané k druhému bydlení (Vágner 1999; Müller 2011) se definice v jednotlivých státech více či méně liší. U nás je všeobecně uznávaná definice Vágnera a Fialové „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 – mimo jiné se jedná o pobyt v objektech individuální rekreace“ (Pásková, Zelenka 2002, s. 69).

Také samotný výzkum problematiky druhého bydlení se vyvíjel od prostorových analýz, kterými se zabývala zejména sociální geografie. V 80. letech 20. století poklesl zájem o studium druhého bydlení, ale následuje opětovný zájem vědeckých pracovníků tentokrát z oblasti zabývající se cestovním ruchem. Stále je ovšem slabé propojení výzkumu druhého bydlení s výzkumem venkovského prostoru, kam se v posledních letech přesouvá zájem zahraničních autorů zabývajících se DB. Současně se stále více sleduje interakce mezi majiteli a návštěvníky objektů druhého bydlení a místními trvalými obyvateli. (Vágner, Fialová 2010, Färstad 2011). Ve světě je druhé bydlení spíše považováno za výsledek růstu měst a urbanizace, respektive suburbanizace, což má za následek přebytek domů na venkově, které jsou následně využívány k rekreaci. Posiluje se tak mobilita město-venkov a jejich interakce v souvislosti s druhým bydlením (Müller 2011). „V 90. let 20. století byly navrženy tři vysvětlující pohledy na oživení výzkumu druhého bydlení:

- a) zvýšení meziregionální a mezinárodní mobility druhého bydlení
- b) rostoucí povědomí o ekonomických, environmentálních a sociálních dopadech cestovního ruchu (včetně druhého bydlení)
- c) druhé bydlení jako součást regionálního rozvoje“ (Hall, Müller 2004, s. 4).

Celý svět je stále více v pohybu a současně roste mobilita osob, materiálů ale i informací. Svět se díky tomu zmenšuje, pomalu se vytrácí hranice jednotlivých států

a zvyšuje se význam globálního měřítka. Proto se objevilo nové paradigma mobility (Sheller, Urry 2006). Toto „paradigma mobility navrhuje soubor otázek, teorií a metod nikoliv součtový nebo reduktivní popis současného světa“ (Sheller, Urry 2006, s. 210). Projevuje se zde překračování geografických hranic i hranic mezi jednotlivými vědními disciplínami (antropologie, cestovní ruch, dopravní studie, geografie, migrační studie a sociologie). Paradigma zdůrazňuje, že místa jsou považována za pohybující se a každé místo je napojeno alespoň do tenké sítě lidských i ostatních aktérů. Z nového mobilního paradigmatu vychází Halfacree (2011), který uvádí, že v dnešní době mobilita, migrace nebo semipermanentní pohyb podporuje rozvoj druhého bydlení. Overvåg (2011) vedle fyzického pohybu osob a objektů vnímá pod mobilitou také tok informací. DB vnímá nikoli jako migraci, ale jako cirkulaci – pravidelný pohyb mezi dvěma místy. V jeho pojetí je mobilita druhého bydlení propojením fyzické mobility, která je doplněna a rozšířena o virtuální mobilitu (Virtuální mobilitou se rozumí připojení na dálku pomocí internetu, mobilních telefonů, angažování se do dění v obci DB z trvalého bydliště atd.).

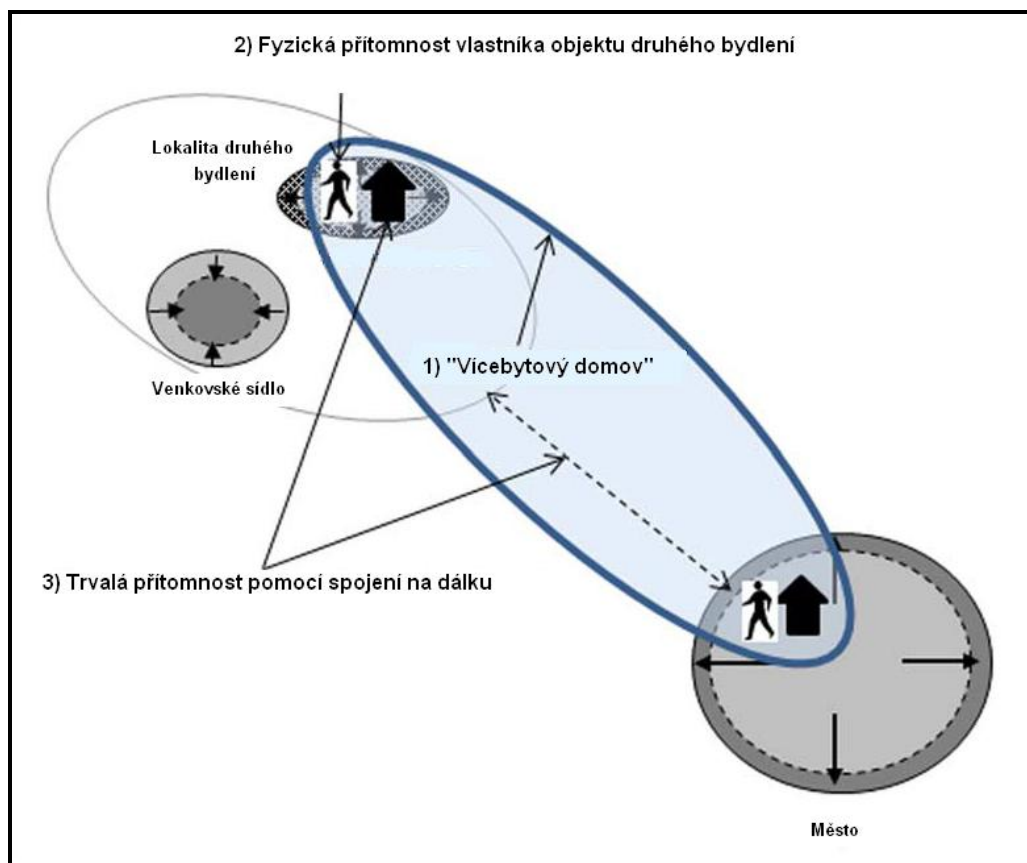
DB je místo, které si každý volí sám. Objekt druhého bydlení je zpravidla umístěn v dojezdové vzdálenosti pro kratší rekreaci (viz dále), ale neustálý růst měst přispívá k vytváření nových lokalit DB ve větších vzdálenostech. Na přítomnosti druhého bydlení v rekreační lokalitě jsou tři důležité, navzájem se doplňující pohledy na mobilitu viz obr. 1 (Overvåg 2011):

- 1) druhé bydlení jako součást domova, kdy DB s trvalým bydlením vytváří tzv. „multihouse home“ (vícebytový domov)
- 2) dočasná přítomnost spojená s fyzickou přítomností osob v objektu DB a jejich působení na místní společnost
- 3) trvalá přítomnost pomocí spojení na dálku (internet, telefon, angažovanost do dění v obci) a materiální přítomnosti (fyzickou přítomností objektu DB).

Pitkänen, Puhakka, Sawatzky (2011) vnímají druhé bydlení jako útěk z měst, jednodušší a ekologičtější způsob života, kontrast mezi přírodním prostředím a každodenním životem. Tudíž druhé bydlení plní funkci únikovosti a doplňkovosti k rutinnímu způsobu našich životů ve městech (Halfacree 2011). V naprosté většině případů se objekty druhého bydlení nachází převážně ve venkovské krajině. Nezbytnou součástí je kvalitní dopravní dostupnost lokality, nikoli samotného objektu.

V disertační práci Vágnera (1999) se autor v úvodu zamýšlí nad zařazením druhého bydlení jako objektem geografických studií a možností existence nového přístupu jako geografie druhého bydlení. Tato práce je přínosná jak z hlediska teoretických přístupů, tak i z faktického hlediska pro zkoumání druhého bydlení v Česku. Představuje datovou základnu, možné metodické přístupy, vývoj a faktory ovlivňující DB na území Česka, dále předkládá praktickou ukázkou dvou případových studií druhého bydlení na mikroregionální úrovni. Je zde i detailně zmapován vývoj druhého bydlení jak ve světě, tak na území Česka. Představuje faktory, které ovlivňují druhé bydlení, ale uvádí i vliv DB na lokalitu, kde je objekt umístěn.

Obr. 1. Vícerozměrná mobilita druhého bydlení



Zdroj: autor 2011 (upraveno dle Overvåg 2011)

Poznámka: Šipky v rámci "město", "venkovské sídlo", a "lokalita druhého bydlení" označují oblast růstu a poklesu počtu obyvatel a rozlohy, světlé odstíny ukazují stávající počet obyvatel a rozlohu, tmavší odstín naznačuje budoucí vývoj počtu obyvatel a rozlohy.

Při porovnání druhého bydlení v Česku a v severských státech Evropy (Švédsko, Norsko, Finsko a Dánsko) je patrný podobný vývoj, faktory rozvoje, ale také geografické

rozmístění objektů druhého bydlení v blízkosti vodních ploch (řeky, jezera, pobřeží a přehrady). Také průměrná vzdálenost rekreačního objektu je v obou oblastech (Česko a Švédsko) podobná – přibližně 35 km od místa trvalého bydliště (Vágner, Fialová a kol. 2004, Jansson, Müller 2003; převzato z Vágner, Müller, Fialová 2011). Důležitou roli při formování druhého bydlení hrály „fáze urbanizačních procesů a jejich načasování spolu s dostupností (vzdálenost, technická infrastruktura) oblastí DB, představující klíčové faktory pro distribuci DB“ (Vágner, Müller, Fialová 2011, s. 205). Dojížděku do lokalit druhého bydlení ve větších vzdálenostech od místa trvalého bydliště umožnil rozvoj sítě rychlostních silnic a rozmach automobilismu ve Švédsku v 60. letech 20. století, v Česku se zpožděním přibližně 20 let (Vágner, Müller, Fialová 2011).

Další velmi zajímavou prací, která se stala inspirací pro řadu publikovaných textů je disertační práce Fialové (2000). V této práci se autorka, mimo jiné, pokouší definovat typologii rekreačních lokalit. Po kombinaci několika charakteristik je podle autorky možné rozlišit čtyři typy rekreačních lokalit. Bohužel do těchto typů nelze zařadit většinu rekreačních chalup, neboť nekorrespondují s předdefinovanými charakteristikami typologie. Tudíž tato práce nemohla z typologie rekreačních lokalit vycházet, neboť ve sledovaném území se nachází značný počet chalup přímo v intravilánu obcí.

Pojem druhé bydlení je mnohdy zaměňován s amenitní migrací, ovšem druhé bydlení nepředstavuje místo pro trvalé bydlení (Bartoš a kol. 2011). V případě transformace DB na místo trvalého pobytu již můžeme hovořit o amenitní migraci. V posledních 50-ti letech nebyl na našem území pojem amenitní migrace vůbec znám, ale některé aspekty druhého bydlení se mu hodně přibližovalo. Neexistovala zde možnost práce na dálku a většina pracovních příležitostí se vyskytovala ve městech. Proto se soustředila rekreace formou druhého bydlení do venkovského prostoru, ale trvalé bydliště zůstávalo v městském prostředí. Přes nové moderní technologie, jež umožňují práci z domova, a poměrně dobrou dopravní dostupnost významnějších center se amenitní migrace příliš nešíří. A proto DB na území Česka stále převládá. Lze to odůvodnit „větší zakořeněností české populace a přirozenou nechutí měnit místo bydliště“ (Bartoš a kol. 2011, s. 25), což nahrává stálé cyklické migraci do objektů druhého bydlení i v budoucnu.

V posledních letech je výzkum druhého bydlení spojován se studiem regionální identity (Vágner, Fialová 2010). Do těchto studií je potřeba zahrnout i rekreanty (zejména chalupářské vesničky ve vnitřní periferii), kteří dotvářejí „silnou regionální identitu a pomáhají vytvářet identitu regionu“ (Vágner, Fialová 2010, s. 212), zejména v periferních oblastech. V případě chatových osad, jež jsou většinou fyzicky oddělené od obce, není pozitivní vztah k tvorbě regionální identity prokázán. Naopak lze považovat

působnost těchto rekreatantů negativně na regionální identitu. Z výzkumů vyplývá, že téměř 1/3 rekreatantů se považuje za místní občany a obě skupiny (rezidenti a rekreatanti) mají bližší vzájemné vztahy. Obecný názor, že uživatelé druhého bydlení představují pro obec zátěž, byl většinou potvrzován oslovenými starosty, kde se jako největší problém objevují nové formy druhého bydlení – apartmánové byty. S tímto názorem se ovšem neztotožňuje většina rekreatantů a až 80 % rezidentů ve zkoumaných oblastech. Z těchto závěrů lze indikovat významný dopad DB na místní samosprávu a podpořit Overägův trojí pohled na přítomnost druhého bydlení v obci. Mnoho majitelů druhého bydlení se považuje za místní obyvatele, i přestože dojíždějí z trvalého bydliště. A proto se bude následující podkapitola zabývat dopravní dostupností a veřejnou dopravou.

2.2 Dopravní dostupnost

Slovník Dictionary of Human Geography (Johnston 2000) definuje akcesibilitu neboli dopravní dostupnost jako nejjednodušší způsob dosažení jednoho místa z jiného místa. A je jí možné měřit z hlediska peněžních nákladů, nebo z hlediska vzdáleností. Na akcesibilitu jako na dopravu samotnou mají vliv fyzicko-geografické a sociogeografické podmínky, avšak s rostoucí úrovní dopravy slábne vliv fyzickogeografických faktorů. Morfologie dopravní sítě má souvislost s hierarchií sídel (Brinke 1999), kde uzly s výbornou dopravní dostupností představují centra – z ekonomického i sociálního pohledu. Tudíž hůře dostupná místa mají sklony k perifernosti.

Hudeček (2008a) ve své disertační práci přináší nové metody do studia akcesibility, a to především s použitím softwaru GIS. Akcesibilitu rozděluje do tří hlavních skupin, jako časovou dostupnost, jako nástroj regionálního rozvoje a jako nástroj modelování. K tomuto rozdělení došel na základě rozboru nejčastějších využití akcesibility ve studiích především zahraničních autorů. „Dopravní dostupnost je považována za jeden z hlavních faktorů hodnocení potenciálu sledovaného území“ (Vondráčková 2006, s. 33). Předkládaná práce se zaměřuje především na časovou dostupnost, kterou v rovině individuální automobilové dopravy rozebírá Hudeček (2008b) ve svém článku. Oproti veřejné hromadné dopravě, která se řídí (měla by se řídit) stanoveným jízdním řádem, se zde problematicky jeví určení průměrné rychlosti automobilů v transformaci vzdálenost – čas. Pro výpočet průměrné rychlosti jsou také zohledněny hierarchické typy jednotlivých silnic. Dálnice a rychlostní silnice dokážou čas potřebný k uražení určité vzdálenosti velice efektivně snížit díky vyšší cestovní rychlosti a nižší deviatilitě. Snížení přepravního času se dosahuje až po 15 km dálnice, proto je časová úspora výraznější pro větší vzdálenosti

(Vondráčková 2006). Je nutné si uvědomit také (re)distribuční a generativní efekt (Rietveld 1994), který je sledován zejména ve spojitosti s dálniční sítí (ale platí pro dopravu celkově).

Velmi zajímavý je článek Rölce (2001), který řeší dopravní dostupnost krajských měst veřejnou dopravou. Je zde porovnávána dostupnost dřívějších 7 krajských měst a v roce 2000 nově vzniklých 13 krajských center. Autor vypočítává dvě dopravní regionalizace za pomoci veřejné dopravy – na základě časové dostupnosti a na základě frekvence spojů. Tyto výsledky porovnává s administrativní a sociálněgeografickou regionalizací. Nové vymezení 13 krajských center se jeví výrazně lépe než dřívějších 7, neboť i dopravní vymezení regionů se přibližuje vymezení sociálněgeografickému. Frekvence spojů napomáhá k určení hierarchického postavení v přirozeném regionu a v předkládané práci byla tato metoda také využita. Bohužel pro rozsah spádového území nebylo relevantní zjišťovat frekvenci spojů ze všech míst dojížděky, ale pouze z hlavních oblastí koncentrace majitelů, popř. uživatelů druhého bydlení ve sledované lokalitě.

Ve své diplomové práci Květoň (2006) vytváří dopravně geografickou typologii okresů Česka. V práci se opírá o vybavení domácností automobily. Mírné vyrovnávání západovýchodního gradientu automobilizace v posledních letech stále narušují metropolitní regiony (především Praha), kde se projevuje vyšší atraktivita. Určitou roli hraje také stáří automobilů, kdy se v periferních oblastech projevuje výskyt staršího vozového parku. To naznačuje nižší koupěschopnost zdejších obyvatel a horší dopravní obslužnost veřejnou dopravou. V takových oblastech je též využívání veřejné dopravy rekreanty téměř nulové a automobil je nezbytnou podmínkou pro uspokojování potřeb.

Marada a Květoň ve svém článku zabývajícího se tematikou nabídky dopravních příležitostí uvádějí, „že totalitní Československo mělo jednu z nejhustších sítí autobusové linkové dopravy v Evropě a dojížděka do zaměstnání a škol byla prakticky plně zajišťována veřejnou hromadnou dopravou“ (Marada, Květoň 2010, s. 21). V 90. letech 20. století se dopravní trendy v Česku přiblížily západní Evropě. Jedná se především o nárůst míry automobilizace a výrazné snížení zájmu o využívání osobní i nákladní železniční dopravy. Česko se snaží navázat na dopravní politiku vyspělých evropských zemí, kde je preferována ekologicky šetrná doprava, především hromadná doprava, a je omezována individuální automobilová doprava. Postupnými kroky se daří realizovat západoevropské trendy, zejména díky odstranění „dublování“ železniční a autobusové dopravy, dále se ve městech objevují jízdní pruhy pouze pro autobusy, je omezováno parkování v centru měst a v Praze je zřízen systém parkovišť P+R, které bezprostředně navazují na městskou

hromadnou dopravu. Od druhé poloviny 90. let docházelo ke stabilizaci situace ve veřejné dopravě a od doby, kdy regionální dopravu organizují krajské úřady, dochází k optimalizaci.

Po roce 1989 bylo zaznamenáno omezení počtu spojů veřejné dopravy a výrazný nárůst obyvatel, kteří začali využívat individuální automobilovou dopravu (Marada 2001a). Výsledkem těchto změn byl, především v periferních oblastech, vznik „bludných kruhů“ (Marada, Květoň 2006) ve veřejné dopravě. Jedná se o smyčku, která vzniká menším zájmem cestujících o veřejnou dopravu. Tím vznikají provozovatelům veřejné dopravy vyšší finanční ztráty, na které reagují zvýšením ceny jízdného a snížením počtu spojů. Tyto kroky ovšem podněcují další nezájem cestujících o veřejnou dopravu, kterou nahrazuje automobilová doprava se staršími vozy (Květoň 2006). Díky administrativní reformě, kdy veřejnou dopravu organizují krajské úřady, se situace daří mírně zlepšovat.

Vliv pěší docházky na cestovní době nemůže být zanedbáván, jak na příkladu dojížděky za prací veřejnou dopravou představuje Ivan (2010). „Využívání dopravních prostředků pro dojíždění zaznamenává v Česku podobný vývoj jako v ostatních postkomunistických zemích střední Evropy. Po vzoru západoevropských států klesá podíl využívání veřejné hromadné dopravy na úkor individuální automobilové dopravy, což s sebou přináší řadu negativních dopravních, ekonomických či environmentálních problémů“ (Ivan 2010, s. 408). Průměrně trvá docházka na zastávku 18 minut (při rychlosti chůze 4,8 km/hod), což tvoří až 30 % cestovní doby do zaměstnání. Pro cesty do objektu druhého bydlení je třeba brát v úvahu, že cesta trvá delší dobu, proto bude pěší docházka na zastávku z bydliště a ze zastávky do objektu DB představovat nižší procentuální podíl.

Závěrečná zpráva Porovnání dopravní obslužnosti obcí v ČR a stanovení základních kritérií standardu dopravní obslužnosti obcí (2006) považuje za minimální standard dopravní obslužnosti veřejnou dopravou minimálně 4 páry spojů v pracovní den, 2 páry spojů o víkend a docházková vzdálenost k zastávce veřejné dopravy z obydlého území do 2 km (1,5 km vzdušnou čarou). V pracovní den nesplňuje tento standard dopravní obslužnosti 50 obcí. O víkendu narůstá počet obcí, které nesplňují tento standard, na 268 obcí v Česku. Problematická místa v docházkové vzdálenosti představují i „charakter využívání budov, kdy mohou být využívány pro rekreační účely a větší reálná poptávka po veřejné dopravě zde není“ (SBP Konsult 2006, s. 26). Jedná se zde o docházkovou vzdálenost delší než 2 km vzdušnou čarou (tedy 2,5 až 3 km skutečné vzdálenosti).

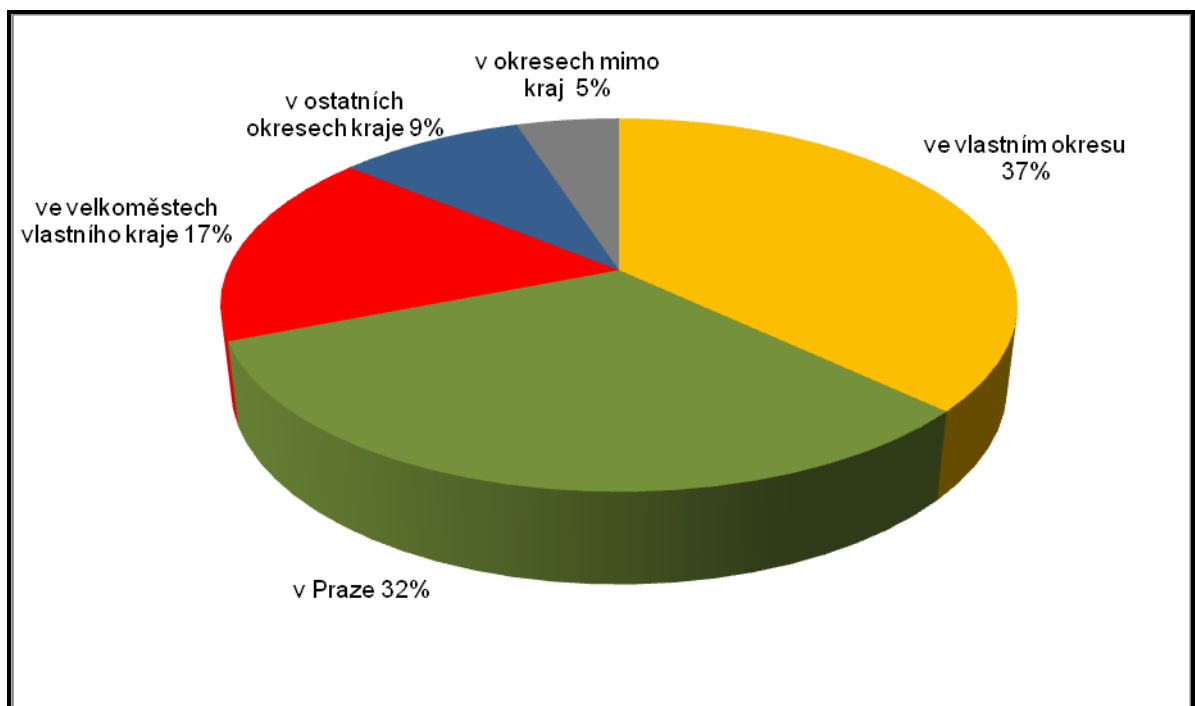
Variant na snížení nákladů pro provoz veřejné dopravy je několik. Jednou je integrovaný dopravní systém (IDS), pro který je nejdůležitější cestující, jeho potřeby a komfort. IDS se snaží cestování co nejvíce usnadnit, zpříjemnit a zrychlit. Cílem IDS je zavést jasná pravidla srozumitelná pro cestující a tím konkurovat individuální automobilové dopravě. I když může být součástí IDS, jako příklad lze uvést společnost Ropid, která zapojila do tarifního systému síť parkovišť P+R. Pro integraci je nesmírně důležitá podpora místní nebo krajské samosprávy, bez níž se neobejde. Díky systémovému organizování dopravy jsou dotace od institucí lépe využívány a přerozdělovány jednotlivým dopravcům zařazených do integrovaného dopravního systému (Mojžíš, Graja, Vančura 2008). Díky tomu mohou být kvalitně obsluhovány i ztrátové linky, které by nebylo možné bez integrace obsluhovat (Mojžíš, Graja, Vančura 2008). Bohužel v periferních oblastech je zapojení IDS minimální. Pro organizátory dopravy nejsou lukrativní ani přes vyrovnání příjmů z vytíženějších linek. Další variantou je teorie na snížení nákladů provozu autobusového parku (Černý, Černá 2000). Díky heterogenní skladbě lze dosáhnout úspor, protože provoz minibusů a midibusů představuje nižší provozní náklady, jak na samotný provoz autobusu, tak i na přepravu jedné osoby. Jsou proto vhodné pro oblasti, kde je kapacita standardními autobusy naplněna pouze z části. Takovýto model kombinace vozového parku vnímají autoři jako vhodný především pro Čechy a kraj Vysočina, kde v periferních oblastech je využití veřejné dopravy omezeno na menší počet cestujících a vyšší počet izolovaných zastávek. Naopak pro území Moravy není tento model zcela vhodným řešením. Za podobný případ lze považovat publikaci Možnosti alternativ k individuální automobilové dopravě (Kutláček 2003), která představuje na zahraničních studiích různé druhy dopravy, jakými by bylo možno nahradit individuální automobilismus. Bohužel je tato studie orientována pouze na nahrazení vysokého počtu automobilů v městském provozu. O alternativách při dojíždění do města, nebo při cestách mimo město publikace ovšem neinformuje. I přesto může přinést inspiraci pro cestování za rekreací.

2.3 Dojížd'ka za rekreací

Byly hodnoceny proudy dojížd'ky nikoli rekreantů, ale vlastníků objektů (osob platících domovní daň). Každý proud v takovémto případě představuje „periodickou dojížd'ku tří čtyř osob, sezónní nebo celoroční“ (Kučera 1992, s. 20). Rekreční dojížd'ka byla ovšem zjišťována pouze u objektů individuální rekreace (OIR) a u nevyčleněných chalup nebylo možné proudy technicky zjistit, proto byly provedeny dopočty za tyto objekty pro dojížd'ku

z Prahy a z hlavních proudů. „Mezi podmínky zájmu o chataření a chalupaření obyvatelstva velkých měst patřila samozřejmě existence rekreačně atraktivního okolí a dobré životní prostředí v něm i dopravní dostupnost. Kde tyto podmínky nebyly splněny, tam zůstávaly v okolí měst obce jen s malými počty rekreačních objektů a rekreační oblast se plošně rozšiřovala do většího počtu obcí, ale s menšími počty rekreačních objektů“ (Kučera 1992, s. 32). Bližší analýze meziokresní dojížděky byly podrobeny pouze proudy směřující z Prahy, z velkých měst daného kraje a meziokresní v rámci kraje. Tyto proudy byly zvoleny, protože převážně rekreační dojížděka probíhá v rámci okresu, z Prahy popřípadě z velkoměsta daného kraje (viz graf 1). Charakter pohybu za rekreací a druhým bydlením zvláště není jednoduchý, neboť „data charakterizující pohyb za rekreací jsou nepřesná, nekompatibilní, málo obsažná a velmi často špatně dostupná“ (Procházka 2001, s. 55). Poslední víceméně přesné šetření celorepublikového rozsahu bylo součástí Sčítání lidí domů a bytů 1991. Od této doby se získávají data o rekreační dojížděce pouze lokálním šetřením.

Graf 1: Struktura rekreační dojížděky v Česku z hlediska trvalého bydliště vlastníka



Zdroj: ČSÚ 1992, upraveno dle Procházka 2001

Osobní automobil, jako součást rekreace, se objevuje v publikaci Duška (1972). Automobil představuje nejen dopravní prostředek, ale také objekt jednodenní rekreace.

Takto trávený volný čas vyjížděkami (do přírody) využívají především mladé rodiny s dětmi. V publikaci je na rekreační projížďky nahlíženo i z environmentálního pohledu. Zamýšlí se možným řešením ochrany krajiny při zvětšující se poptávce po rekreační dopravě. Jelikož se jedná o studii z doby, kdy se začínal automobilismus rozvíjet a vlastnit automobil nebylo tak rozšířené jako dnes, je její vypovídací schopnost malá. Zabývá se pouze vyjížděkami do krajiny, nikoli pravidelnou dojížděkou do jednoho místa rekreace. Na druhou stranu je nutno ocenit environmentální záměry.

Geografickou mobilitou obyvatelstva a jejími problémy se zabývali Anděl a Bičík (1980). Největším problémem při studiu tohoto jevu je nemožnost zjištění pohybu při nepravidelných cestách obyvatel (například rekreační pohyb relativně dlouhodobého charakteru; víkendový rekreační pohyb; rekreační pohyby relativně krátkodobé (příměstská rekreace); pohyby za službami vyšší vybavenosti; pohyby za nepotravinářským zbožím; pohyby za potravinářským zbožím) na rozdíl od pravidelných (dojížděka do zaměstnání a škol) jak uvádí autoři (Anděl, Bičík 1980). Neexistence datové základny pro celou populaci je limitující při srovnávání jednotlivých výběrových šetření. Záleží na individuálních cílech autorů těchto šetření a jejich vymezení skupiny pro nepravidelnou cestu. Převážná většina víkendových rekreačních pohybů je orientována odstředivě v procesu mezi jádrem a zázemím.

Existuje vztah mezi cestovním časem a dobou v místě trávení volného času. Pro víkendové cesty, mezi které můžeme zařadit druhé bydlení, uvádí Wokoun a Vystoupil (1987) časovou dostupnost 45 až 60 minut. Ovšem Shaw a Williams (1994) již uvádí širší rozmezí od 3/4 hodiny až po hranici 3 hodin cestovního času. V tomto rozmezí existuje ještě hranice 1,5 hodiny, kdy do této doby převládá víkendová rekreace. Naopak časová dostupnost přesahující tuto hranici do doby 3 hodiny je přijatelná pro několikadenní rekreaci či prodloužený víkend. Jako přijatelnější se jeví studie Shawa a Williamse, která je založena na západním trendu dopravy, který se od počátku 90. let. 20. století prosazuje též v našem prostředí. Tomu odpovídá i vzdálenější destinace víkendové rekreace. „Při pohledu na vztah mezi vzdáleností a druhem dopravy je samozřejmě patrné, že pro vzdálené cesty je využívána doprava letecká, železniční a autobusová. Automobilová doprava převažuje na krátké, popř. střední vzdálenosti“ (Slowíková 2003, s. 16).

Rozvoj rekreačního osídlení Stockholmu lze rozdělit do čtyř za sebou následujících etap, které odpovídají používáním dopravním prostředkům. V první bylo rekreační osídlení budováno podél železničních tratí. Ve druhé etapě za pomoci městské dopravy (především periferních tramvajových tratí) vzniklo rekreační osídlení i za administrativními hranicemi města. Následující třetí etapa se opírá o veřejnou autobusovou dopravu. Čtvrtá

etapa je charakteristická přeměnou z rekreační na rezidenční funkci (Nyström 1989, převzato z Vágner 1999).

Vágner (1999) dále uvádí rozdíly vnímání dojížďkových vzdáleností do objektu druhého bydlení. V plošně rozlehlých státech (USA, Kanada, Austrálie) je vzdálenost, jakou rekreanti dojíždí často větší než 200 km. Ve středoevropském prostoru bydlí naprostá většina vlastníků DB do 100 km. Zatímco v Česku se téměř 80 % nacházelo do 40 km od místa trvalého bydliště. A stále se rozšiřuje do vzdálenějších lokalit. Tyto příklady upozorňují na obrovské rozdíly mezi regiony „dané nejen rozlohou ale i jiným životním stylem“ (Vágner 1999, s. 105).

Dopravní dostupností druhého bydlení se zabývá článek slovenských autorů Džupinová, Pšenka (2011), kteří se tímto problémem zabývali na území Slovenska. Posuzovali akcesibilitu pouze individuální automobilovou dopravou a jen z hlavního města Bratislavy, jako největší zdrojové oblasti majitelů a uživatelů druhého bydlení u našich východních sousedů. Bohužel autoři neřešili veřejnou dopravu, neboť ji nepovažovali za významnou pro cestování do objektu druhého bydlení. Sledované oblasti byly z Bratislavy dostupné po dopravních komunikacích vyššího řádu představované dálnicemi, rychlostními silnicemi a silnicemi I. třídy. Ovšem samotné ODB se nacházejí v méně kvalitní dopravní síti, která představuje místní komunikace, polní a lesní cesty. Tyto komunikace nejsou v zimním období udržovány a tím je ztížen přístup k objektům v zimním období. Z analýzy časové dostupnosti vyplývá, že čtyři sledované lokality druhého bydlení jsou z Bratislavy dostupné v rozmezí 1 až 2 hodin. Těmto výsledkům napomáhá rozvinutá síť komunikací vyššího řádu na západě Slovenska, kde se sledované lokality nacházely.

2.4 Vnímání periferních oblastí

Mnoho oblastí druhého bydlení se nachází v místech s menším zastoupením řídicích funkcí, ale s kvalitním životním prostředím ve venkovských oblastech (kde se nacházejí zejména chalupy). Proto je tato podkapitola věnována periferním oblastem, neboť i modelové území zkoumané v této práci je považováno za vnitřní periferii.

V úvodní kapitole monotematického čísla Geografie, zabývající se periferními oblastmi v Česku, nastiňují Havlíček a Chromý (2001) teoretické přístupy zkoumání periferií, především jako součást výzkumu polarizace prostoru. Vymezení periferie záleží na faktorech, které autor zvolí a nelze ji zkoumat izolovaně, ale z komplexního pohledu,

jako interakci mezi jádrem a zázemím. Autoři tvrdí, že „geografie může přinést nejvíce dokladů o zákonité povaze hierarchické organizace geografických systémů prostoru“ (Havlíček a Chromý 2001, s. 9.) Periferní oblasti vychází z koncepce polarizace prostoru. Tímto tématem se zabýval jako jeden z prvních ve 30. letech 20. století Christaller se svou teorií centrálních míst. Avšak vymezení periferních oblastí v této teorii hraje pouze doplňkovou roli. Zásadním dílem je Friedmannova (1966, převzato z Blažek, Uhlíř 2002) Teorie polarizovaného vývoje, kde se zavádí samotný pojem jádro – periferie. Hlavní rozdíl ve vymezení spočívá v míře autonomie a schopnosti tvorby inovací. Periferie je řízený prostor, kam se inovace dostávají se zpožděním z jádra. Model jádro – periferie je Friedmannem považován za druhé stádium vývoje prostorové ekonomiky¹. Wallerstein (1979, převzato z Havlíček, Chromý, Jančák, Marada 2005) obohacuje koncept jádro – periferie o semiperiferii jako mezistupeň vnímání této dichotomie, kde se jevy mění spojitě než skokově. Toto kontinuum je doplněno na nejnižším stupni o marginální území (Marginální regiony stojí mimo systém a nemají žádné vazby s okolními regiony. Periferní regiony se nachází na okraji systému ale jsou propojeny s jádrem pomocí interakcí a vnitřních vazeb). Přes tyto rozdíly je většina autorů považuje za synonyma (Andreoli 1992, převzato z Halás 2008). Podobně Schuler a Nef (1983, převzato z Havlíček, Chromý, Jančák, Marada 2005) nevnímají jádro a periferii jako prostorově oddělené, nýbrž měnící míru centrality.

O vymezení periferních území na úrovni okresů se pokusil Marada (2001b) za použití ukazatelů charakterizující osídlení a sektorovou strukturu zaměstnanosti, polohu, fyzicko-geografické prostředí, demografické a ekonomické ukazatele. Následnou komponentní a shlukovou analýzou vymežil potenciální periferní okresy. Ovšem vymezení na této řádovostní úrovni je problematické a představuje hrubý nástin rozmístění periferií, autor zcela správně doporučuje řešit problém periferií na ještě nižší hierarchické úrovni. Výzkum čtyř různých modelových periferních území (Třemšínsko – vnitřní periferie, Starý Hrozenkov – periferní území při nově vzniklé státní hranici, Českokrumlovsko – vnější periferie, Jemnicko – historicky zaostalá nerozvinutá zemědělská oblast) mikroregionální úrovně prováděl Jančák (2001) za pomoci dotazníkového šetření a řízených rozhovorů, na jejichž základě hodnotil míru perifernosti. Důležitou roli zde hrálo vlastní subjektivní vnímání perifernosti místních obyvatel. Vnímání je možno rozdělit na dva protikladné pohledy. Jedna skupina se záměrně ještě více podceňuje a prezentuje se ještě periferněji,

¹ Čtyři vývojové fáze prostorové ekonomiky podle Friedmanna: „1) preindustriální společnost jen s ostrůvky ekonomických aktivit; 2) jádro-periferie; 3) disperze ekonomické aktivity a do jisté míry i řídicích funkcí periferie; 4) integrovaná ekonomika“ (Blažek, Uhlíř 2002, s.100).

než jaká je skutečnost. Druhá skupina naopak svůj postoj v hierarchii vnímá lépe, než jaká je realita. Jak tyto studie naznačují, je vhodnější studovat problematiku perifernosti na mikroregionální úrovni, popř. v administrativních hranicích obcí s rozšířenou působností (ORP), či pověřených obecních úřadů.

Na základě generelových jednotek vymezil periferní území Musil (1988). Pro vymezení použil shlukovou analýzu na základě devíti ukazatelů demografického, ekonomického a sociálního charakteru (úbytek obyvatelstva, vyšší podíl osob v poproduktivním věku, úbytek ekonomicky aktivních obyvatel, vyšší podíl zaměstnaných v zemědělství, nižší podíl středoškolsky a vysokoškolsky vzdělaných osob, menší rozsah bytové výstavby, vyšší podíl neobydlených bytů, nižší úroveň občanské vybavenosti a chudší vybavení domácností) Výsledná mapa periferních území (viz obr. 2) ukazuje větší koncentraci těchto území ve vnitrozemí – vnitřní periferie. Největší koncentrace takto určených periferií se nachází při administrativních hranicích tehdejších krajů, především při hranicích Středočeského kraje. Ve sledovaném území se podle autora nachází rozsáhlé periferní území – „Křivoklát – Kožlany – Podbořany – Bochov“ (Musil 1988, s. 71). V roce 2008 znovu provedli Musil a Müller studii vymezení periferních území. V novější verzi došlo k drobným úpravám vynucených pozměněním statisticky sledovaných jevů. Bylo nahrazeno 916 generelových jednotek 1424 subregionálními jednotkami. Také bylo použito 17 místo původních 9 ukazatelů. Za periferní území (v užším vymezení) byly považovány ty jednotky, jež měly 9 nebo více ukazatelů pod stanovenou 40% hranici hodnot ukazatele a zároveň se snižoval úhrn obyvatel v letech 1971 – 2004. Při porovnání „lze rozlišit tři typy vnitřních periferií:

1. území, která byla periferní jak roku 1984, tak i 2005,
2. území, která byla periferní v roce 1984, avšak nikoliv v roce 2005,
3. území, která byla periferní v roce 2005, ale nikoliv 1984“ (Musil, Müller 2008, s. 330).

Mezi sociálně-ekologické znaky periferií patří podle autorů „vysoký podíl neobydlených bytů a bytů přechodně obydlených nebo sloužících k rekreaci“ (Musil, Müller 2008, s. 339), ale také se tyto území od 90. let vyznačují nejvyšším přírůstkem obyvatel migrací. Z těchto studií je patrné, že periferie se nachází a vznikají především na území, které je v blízkosti či přímém kontaktu s krajskými hranicemi. Výjimkou v tomto směru je hranice mezi Královéhradeckým a Pardubickým krajem, mezi nimiž panuje velká interakce, a jsou velmi provázány.

Vymezováním vnitřní periferie na rozhraní Středočeského a Jihočeského kraje se zabýval Kostić (2004), kde vymezil vnitřní periferii na úrovni obcí a sledoval vývoj perifernosti mezi lety 1991 a 2001. Na základě socioekonomických ukazatelů hustoty osídlení, podílu ekonomicky aktivních obyvatel, podílu obyvatel zaměstnaných v priméru a podílu trvale neobydlených domů sestavil demograficko-strukturální index jako ukazatel míry perifernosti. Dále sestavil index polohové exponovanosti. Jedná se o součet aspektů polohy vůči hierarchicky vyšším centrům a hlavním dopravním tahům (pouze silničním). Kostićova práce je velmi zajímavá a inovativní, neboť přináší nové metody pro definování periferií. Na tuto práci navazuje Kubínová (2007), která se snaží o vymezení vnitřní periferie na středočesko-západočeském pomezí pomocí stejné metodiky jako Kostić. Tato práce je pro naše účely cenná, neboť vymezuje vnitřní periferii v námi sledovaném území (rozhraní čtyř krajů). Z demograficko-strukturálního indexu je patrné postupné vyrovnávání rozdílů mezi obcemi a úbytek periferních obcí, avšak při kombinaci demograficko-strukturálního indexu a indexu polohové exponovanosti je patrná větší váha druhého indexu a výsledné vymezení periferních obcí se téměř shoduje s tímto ukazatelem. I proto je dopravní dostupnost vnímána jako důležitý nástroj pro vylepšování postavení v hierarchii sídel. Také se výše zmíněné práce zabývají vlivem krajské hranice na rozvoj a vnímání perifernosti. Obě práce sledují území, jež je hojně využíváno pro rekreační účely. Zejména v souvislosti s druhým bydlením, neboť se jedná o oblasti s vyšším výskytem tohoto fenoménu.

Druhé bydlení představuje jeden z možných ukazatelů perifernosti. Pro vymezení periferií tento ukazatel využila Fialová (2001). Nejvýrazněji je toto možné sledovat především porovnáním počtu rekreačních chalup na počet trvale obydlených domů. S vyšším výskytem tohoto jevu se pojí nižší hustota zalidnění, vyšší podíl neproduktivních osob a nižší podíl zemědělského půdního fondu. Nejlépe je to patrné na nejnižší možné sledované úrovni – katastrální území (shodně jako v předkládané práci), v článku byl tento přístup prezentován na příkladu Středočeského kraje. Obdobná situace nastává i v jiných krajích Česka. Nicméně tyto periferní oblasti nemají konstantní podobu, neboť sezónně a víkendově ožívají životem podobným jádrovým oblastem.

Na mikroregionální úrovni se periferním charakterem zabývala Kuldová (2005). Na příkladu Podbořanska se pokoušela objasnit, jestli se jedná o periferii „novou nebo klasickou“. Klasická periferie je zaostalý venkovský region s převahou zemědělství a trvalou depopulací, nová periferie je území ekonomicky zaostávající až ve 20. století (též i strukturálně postižené regiony). Autorka vidí území jako periferii od počátku nepřítelně ovlivněnou průmyslovou revolucí. Svoji roli zde sehrálo i německy mluvící obyvatelstvo,

jež bylo po II. světové válce „odsunuto“, nedostatečné dosídlení a dlouhodobá poloha při hranicích (převážně meziregionálních celků). Podbořansko je podle autorky klasickou periferií, jejíž charakter je umocněn znaky nové periferie, kterou umocnilo po roce 1989 zánik nebo přeměna socialistických zemědělských velkovýroben. Tento článek je velmi přínosný se svým retrospektivním pohledem na vývoj v tomto mikroregionu, jelikož je Podbořansko součástí území, jež tato práce podrobněji zkoumá, lze tudíž očekávat, že tato charakteristika bude mít vliv na výsledky prováděného šetření. Nalezneme zde i prostor pro rozšiřování druhého bydlení, neboť se zde nachází větší počet nevyužívaných budov, atraktivní krajina a z hlavních zdrojových oblastí je možné této lokality dosáhnout v přijatelné časové době jen málo překračující jednu hodinu.

3. METODIKA

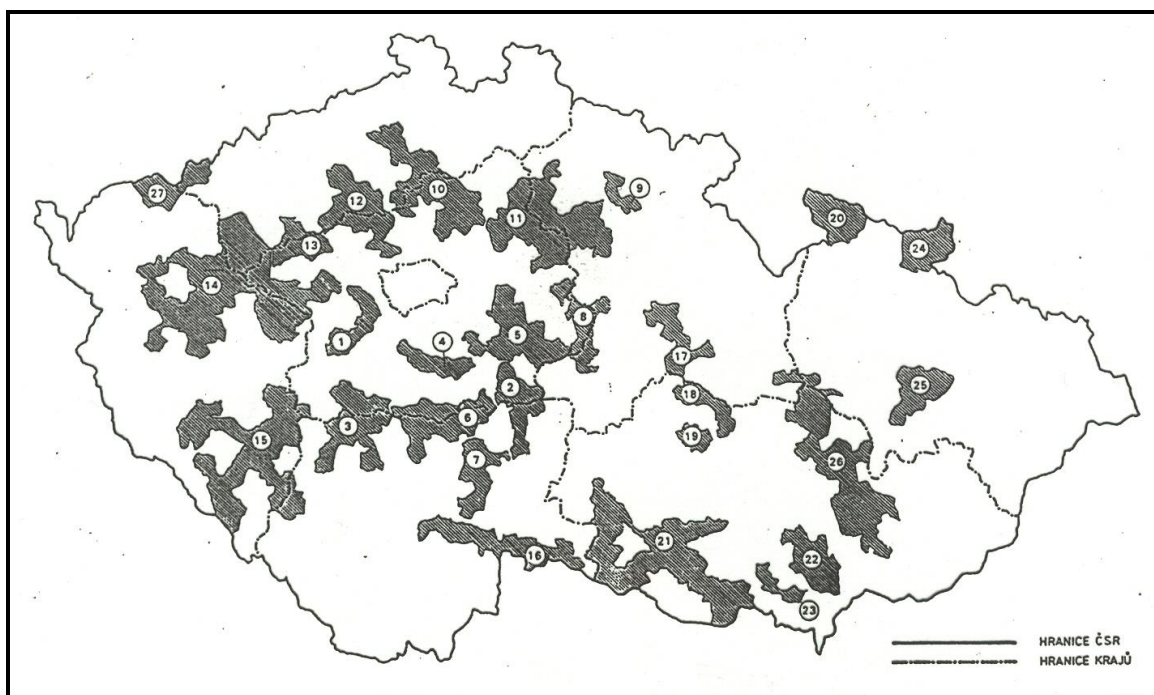
Při sběru dat pro zpracování předkládané diplomové práce byly použity informace a údaje ze statistických ročenek, statistických dat dostupných na internetu, z jízdnicích řádů a z údajů získaných dotazníkovým šetřením v modelovém území. Jedná se o kombinaci kvantitativních a kvalitativních dat, kdy se oba typy dat vhodně doplňují. Prvotní inspirací byla řada studií (Vágner 1999, Fialová 2000, Bičík a kol. 2001) zpracovaných na katedře sociální geografie a regionálního rozvoje Přírodovědecké fakulty Univerzity Karlovy v Praze. V těchto studiích je ovšem malý důraz na dopravní dostupnosti a druh využívaných dopravních prostředků pro rekreační dojížděku. Ve výzkumu bylo využito dotazníkového šetření, protože neexistují vhodná data podchycující rekreační dojížděku.

Výběr modelového území

Práce se orientuje na území „vnitřní periferie“, jež je obtížně definovatelná, neboť každý autor si definici přizpůsobuje. Modelové území bylo záměrně zvoleno na hranicích vyšších územních celků – Středočeského, Plzeňského, Karlovarského a Ústeckého kraje, resp. území čtyř pověřených obecních úřadů – Jesenice, Kralovice, Žlutice a Podbořany. Perifernost lokality dotváří také vzdálenost od krajských center a absence významnějšího regionálního centra. Jak naznačuje obr. 2, toto území je dlouhodobě řazeno mezi periferní respektive nerozvojové oblasti (Musil 1988, Čermák 2005) a je též poznamenáno historickými událostmi. Ve 30. a 40. letech 20. století zde docházelo k masovému přesunu obyvatelstva zapříčiněného politickými rozhodnutími, protože touto oblastí procházela česko-německá jazyková hranice. Vybrané území nedisponuje žádným významnějším turisticky významným centrem (cílem), ani významnějším znečišťovatelem životního prostředí. Kvalitní životní prostředí a nedostatečné dosídlení území dalo předpoklad pro rozšíření druhého bydlení.

Jako základní jednotka pro výzkum bylo bráno katastrální území (k. ú.). Do lokality byla zahrnuta pouze k. ú., která se přímo dotýkájí krajské hranice. V každém kraji byl vybrán stejný počet 12 k. ú., pouze v Plzeňském kraji bylo zkoumáno jen 11 k. ú. Jako mezní hranice byla zvolena vzdálenost 10 km vzdušnou čarou od bodu styku tří krajských hranic (viz obr. 3).

Obr. 2: Vymezení periferních oblastí Česka (podle Musila 1988)



Zdroj: převzato z Musil 1988

Poznámka: Modelové území je součástí oblasti číslo 14 – Křivoklát – Kožlany – Podbořany – Bochov.

Zdroje dat

Primární data o počtu rekreačních objektů byla získána kombinací dat z Českého statistického úřadu (ČSÚ) a z Českého úřadu zeměměřičského a katastrálního (ČÚZK).

Statistický lexikon obcí České republiky 1992 a 2005 zpracovává ČSÚ, kde jsou zveřejňovány data ze sčítání lidu, domů a bytů z let 1991 respektive 2001. Lexikon obsahuje seznam OIR. Sloupec č. 17 zahrnuje rekreační chaty, rekreační domky. Sloupec č. 18 ukazuje počet rekreačních chalup vyčleněných z bytového fondu. Při sčítání v roce 1991 byly také zjišťovány neobydlené domy a byty, jež nebyly vyčleněny z bytového fondu, ale byly majiteli či jejich blízkými využívány pouze k rekreaci. V lexikonu 1992 sloupec č. 19 označující počet rekreačních chalup nevyčleněných z bytového fondu. Při dalším sčítání v roce 2001 již nebylo přikročeno k evidování objektů druhého bydlení v tak detailním měřítku jako v roce 1991 (Bičík a kol. 2001). Při sčítání v roce 2001 byl zjišťován pouze účel využití domů, kde jednou z možností neobydlení domu bylo jeho využití pro rekreační účely. Rozdíly mezi sledováními ukazuje tab. 1.

Tab. 1: Rozdíly ve sledování objektů druhého bydlení Českým statistickým úřadem mezi lety 1991 a 2001

Statistický lexikon obcí ČR 1992	Statistický lexikon obcí ČR 2005
<i>Sloupec č. 17</i> – rekreační chaty a domky <i>Sloupec č. 18</i> – rekreační chalupy vyčleněné z bytového fondu <i>Sloupec č. 19</i> – rekreační chalupy nevyčleněné z bytového fondu	<i>Sloupec č. 12</i> – neobydlené domy sloužící rekreaci

Zdroj: upraveno podle Statistický lexikon obcí České republiky 1992, Statistický lexikon obcí České republiky 2005

Druhým zdrojem dat byl Katastr nemovitostí zpracovaný ČÚZK, který má od roku 2004 nové členění. Objekty jsou rozděleny do 19 kódů, podle způsobu využití stavby. Každé stavbě je přiřazen pouze jeden kód. Pro naše potřeby je jediným potřebným kód č. 8.

„Kód 8: stavba pro individuální rekreaci – jednoduchá stavba, která svými objemovými parametry, vzhledem a stavebním uspořádáním odpovídá požadavkům na rodinnou rekreaci, například rekreační domek, chata, rekreační chalupa, zahrádkářská chata“ (Příloha k vyhlášce č. 26/2007 Sb.)

Pro účel této práce bylo použito výstupu z roku 2010. Tato data jsou velmi aktuální, neboť jsou neustále doplňována a upravována, avšak nejsou v tomto soupise zahrnuty rekreační objekty nevyčleněné z bytového fondu.

Kombinace těchto dvou souborů dat (ČSÚ a ČÚZK) je velmi obtížná, jelikož se neshodují v definici rekreačního objektu. Každá instituce má odlišnou základní jednotku, ze které získává data ke sčítání. ČSÚ získává data za základní sídelní jednotky (nejmenší řádovostní úroveň); oproti tomu ČÚZK získává data za katastrální území. Tyto jednotky se mohou navzájem překrývat či jedna jednotka může patřit do více obcí. Také ani jedna instituce do svých statistik nezapočítává zahrádkářské chaty, které jsou v Česku hojně rozšířeny (Fialová 2001). Ani tato diplomová práce se zahrádkářskými chatami nepočítá.

Dostupnost veřejnou dopravou

S ohledem na možnost využívat při dojížděce do objektu druhého bydlení veřejnou dopravu, byla v práci provedena analýza počtu spojů této dopravy (autobusové i železniční dopravy). Obrovská rozmanitost souboru míst trvalých bydlišť majitelů objektů druhého bydlení ve sledované lokalitě neumožnila analýzu přesných spojení (door-to-door přístup, který zahrnuje docházkový čas z bydliště na zastávku, cestu dopravním prostředkem a čas potřebný na docházku ze zastávky na cílové místo, více viz Ivan 2009). Proto byla hodnocena jen frekvence spojů v jednotlivých k. ú. Pro účel práce se tento postup jeví jako dostačující.

Tato analýza byla prováděna za pomoci internetové stránky IDOS (<http://portal.idos.cz/>). Protože největší zájem o pobyt v objektu DB je ve sledované lokalitě možno zaznamenat v období víkendu, především v teplejší části roku (neexistují zde atraktivní podmínky pro zimní cestovní ruch), byla analýza provedena pro období letních prázdnin. Zvolením tohoto období se předešlo možnému zkreslení počtu dopravních spojení zařazením tzv. školních spojů. Zároveň je zde možné zohlednit případné posílení víkendových spojů určených především pro rekreanty. Pro účel rekreace byl sledován nejen celkový počet spojů jedoucích v pátek, ale také počet spojů jedoucích po 14. hodině. Je však nutné zohlednit možnost uzpůsobení pracovní doby jako je například možnost volné pracovní doby, možnost „nadělání hodin“ či provoz na směny. V další podkapitole byla frekvence spojů veřejné dopravy hodnocena z dlouhodobého hlediska. Pro tuto metodu byla zvolena pětiletá rozmezí ve sledování. Až na dvě výjimky (1992/1993 a 2001/2002), které byly ovlivněny dostupností jízdních řádů. Zvoleny byly následující roky:

- 1976/1977
- 1981/1982
- 1986/1987
- 1992/1993
- 1997/1998
- 2001/2002
- 2006/2007
- 2011/2012

Z tohoto dlouhodobého hlediska lze vyzorovat trendy veřejné dopravy ve sledovaném území, s důrazem na víkendové spoje. Takto definovaná časová řada zahrnuje nejvýznamnější změny v organizaci veřejné dopravy, které se v tomto období odehrály.

Intenzita automobilové dopravy

Intenzita automobilové dopravy byla hodnocena z celostátního sčítání dopravy, které je prováděno Ředitelstvím silnic a dálnic (<http://www.rsd.cz/Silnicni-a-dalnicni-sit/Intenzita-dopravy>). Ze sčítání byly vyfiltrovány pouze osobní automobily. K tomuto kroku bylo přistoupeno, neboť využití nákladních automobilů nelze plně akceptovat jako dopravní prostředek, kterým je vykonávána dojíždka za druhým bydlením. Ovšem nelze tuto možnost vyloučit, ale předkládaná studie tento případ zamítá. Obdobný problém nastal i u využití motocyklu. Pro analýzu bylo využito sčítání intenzity dopravy z let 2000, 2005 a 2010. Údaje ze sčítání dopravy uvádějí roční průměr denních intenzit dopravy (průměrný počet vozidel, která projedou sledovaným úsekem za 24 hodin). V posledním zmiňovaném sčítání byly přepočtové koeficienty oproti dřívějšímu zpřesněny. Toto sčítání bylo rovněž rozšířeno o sledování nejen celkové intenzity, ale také o intenzitu ve všední den (pondělí až pátek) a ve volných dnech (mimo svátky).

Bohužel celostátní sčítání dopravy neprobíhá na všech silnicích v Česku. Doprava je sledována pouze na dálnicích (i rychlostních silnicích), silnicích první a druhé třídy a na vybraných úsecích silnic nižších tříd. Ve sledované lokalitě probíhalo sčítání intenzity dopravy na dvou silnicích I. třídy (I/6, I/27), 5 silnicích II. třídy (II/194, II/205, II/206, II/226, II/228) a na silnici III. třídy (III/2062) spojující obce Kralovice a Žihle (viz obr. 2).

Ukazatele hodnotící druhé bydlení

Pro porovnání sledovaného území s jinými pozorováními v Česku byly převzaty vybrané ukazatele a výpočty, které byly využity ve srovnatelných pracích. Jedná se o ukazatele doporučené pro podobný výzkum v práci Fialové (2000).

Hustota objektů druhého bydlení – tento ukazatel nám naznačuje nejvíce využívaná území individuální rekreace, neboť se jedná o součet ODB vztažených na 1 km².

Podíl objektů druhého bydlení na úhrnu všech staveb – pomocí tohoto výpočtu můžeme určit, jestli se jedná o obytnou či rekreační funkci území.

Podíl objektů druhého bydlení připadající na 100 trvale obydlených domů (TOD) – podobně jako předcházející ukazatel pomáhá doložit funkci území. Také je významný z ekonomického pohledu, protože na ODB se vztahuje vyšší daň z nemovitosti.

Podíl potenciálních rekreatů na celkovém počtu trvalých obyvatel – vytváří pohled na množství osob, které se v území pohybuje v sezóně a mimo ni. Počet potenciálních rekreatů je získán po vynásobení počtu objektů druhého bydlení koeficientem 5. Tento koeficient představuje průměrný počet lůžek v jednom ODB.

Počet potenciálních rekreatů na 100 trvalých obyvatel – dokládá sezónní zvýšení nároků na místní obyvatele, služby a infrastrukturu.

Celková zatíženost území – ukazuje maximální zalidnění dané lokality a představuje součet počtu trvalých obyvatel a potencionálních rekreatů vztážený na 1 km².

Tento ukazatel je možno dále modifikovat:

- *Rekreační zatíženost* – počet potencionálních rekreatů na 1 km².
- *Rekreační zatížení redukované plochy* – počet potencionálních rekreatů na plochu využívanou k rekreaci.

Koeficient rekreační funkce území (KRF) – představuje současný stav individuální rekreace v daném území. Tento ukazatel umožňuje srovnávat rozlohou či počtem obyvatel odlišné lokality. Výpočet je prováděn za pomoci dat z Databáze dlouhodobých změn využití ploch Česka (http://lucc.ic.cz/lucc_data/zuj/). Tab. 2 ukazuje, jakých hodnot dosahují jednotlivé KRF. Je konstruován podle následujícího vzorce:

$$KRF = L/PO * RP/PL$$

L – počet lůžek v objektech DB

RP – rekreační plocha (vodní, lesní, pastviny, louky, zahrady)

PO – počet trvalých obyvatel

PL – celková plocha území

Tab. 2: Hodnoty rekreační funkce území

Interval	Současná rekreační funkce (KRF)
0 – 1,9	Malá
2 – 3,9	Střední
4 – 5,9	Průměrná
6 – 9,9	Nadprůměrná
10 – 19,9	Silně nadprůměrná
20 +	Maximální

Zdroj: převzato z Fialová 2000

Vzájemný vztah mezi druhým bydlením, trvalým obyvatelstvem a veřejnou dopravou byl dokumentován pomocí korelační analýzy za použití softwaru SPSS 16.0. Pro tuto analýzu byl použit Spearmanův korelační koeficient pořadí, neboť je „rezistentní vůči odlehlým hodnotám“ a „nemůžeme předpokládat linearitu očekávaného vztahu nebo normální rozdělení proměnných X a Y“ (Hendl 2004, s. 257). Koeficient dosahuje hodnot v rozmezí -1 až 1. Výsledky analýzy jsou signifikantní na hladině 0,01, pokud nebude uvedeno jinak.

Dotazníkové šetření

V případě dopravní dojíždky je celostátní sledování dostupné pouze ze Sčítání lidí, domů a bytů. Jedná se o omezené údaje, protože je zde sledován pouze pohyb osob za zaměstnáním a do škol. Pro přesnější obraz o tomto typu dojíždky bylo v posledních dvou cenzech (Sčítání lidí, domů a bytů 2001 a 2011) sledováno, jaký je k těmto cestám využíván dopravní prostředek. K dotazníkovému šetření respektive k řízeným rozhovorům

bylo přistoupeno, neboť se jedná o nejrychlejší možnost získání dat spojených s dopravní dostupností a využíváním veřejné dopravy, které nejsou oficiálně zjišťovány. Při užití jiné metody by nebylo možné obsáhnout takto rozsáhlé území v omezeném počtu tazatelů. Jako cílová skupina byli vybráni majitelé popřípadě uživatelé objektu DB, na které je tato práce přednostně zaměřena.

Pro dotazníkové šetření v zájmovém území – území styku čtyř krajů – byl zkonstruován dotazník, který byl částečně převzat jako „standardizovaný dotazník pro komplexní výzkum druhého bydlení“ (Vágner, Fialová a kol. 2004, s. 215), ze kterého byly vybrány otázky týkající se údajů o objektu a dotazované osobě. Tento dotazník byl doplněn otázkami na způsob dopravy do objektu, informace o využívání veřejné dopravy, druhu a kvalitě přístupových cest a možnosti parkování (viz příloha 1). Výsledkem bylo rozdělení dotazníku do tří skupin otázek:

- Otázky týkající se objektu druhého bydlení
- Otázky týkající se dopravní dostupnosti
- Otázky týkající se osoby respondenta

Jelikož byl dotazník z větší části přebrán z již prověřeného dotazníku (Fialová 1992, upraveno), byla pilotní verze dotazníku zaměřena pouze na nově přidané autorovy otázky týkající se dopravy. Jednalo se konkrétně o otázky 14 až 23 v případě dotazování v hlavní lokalitě, a téměř všechny otázky ve srovnávací lokalitě (viz příloha). Pilotní šetření probíhalo v k. ú. Vysoká Libyně (ORP Kralovice) a v k. ú. Nová Ves (ORP Rakovník). I když se jednalo o k. ú. spadající do sledované lokality, výsledky tohoto pilotního testování nebyly zahrnuty do studie a v těchto k. ú. byly vybrány další respondenti, kteří byli osloveni s finální verzí dotazníku. Pilotní testování proběhlo v červnu 2011 a bylo osloveno 14 respondentů (z každého k. ú. 7 respondentů). Z vyhodnocení pilotní verze vyplynula nutnost upravit pouze jedinou otázku. Jednalo se o otázku číslo 20:

Co by Vás přimělo více využívat veřejnou dopravu při rekreaci?:

a) lepší spojení

b) cena pohonných hmot

c) vyšší spolehlivost

d) vyšší kvalita služeb

e) jiné ...

Ke stávajícím možnostem odpovědí byly doplněny ještě další dvě možnosti, které se nejčastěji skrývaly pod odpovědí jiné:

- *ztráta řidičského průkazu*
- *nic*

Dotazování probíhalo formou řízených rozhovorů od července do září 2011 a každé k. ú. bylo navštíveno v tomto období minimálně dvakrát. Snahou bylo získat 10% vzorek respondentů z jednotlivých k. ú. Výběr respondentů byl prováděn metodou náhodného výběru v kombinaci s výběrem na základě dostupnosti (Hendl 2004). Byly předem určeny objekty, kdy musel být mezi jednotlivými dotazovanými minimální rozdíl pěti objektů, kde se dotazování neprovádělo. Když se ani na druhý pokus nepodařilo zastihnout návštěvníka objektu, nebo když nebyl ochoten odpovídat, byl osloven respondent z vedlejšího objektu. Celkem bylo osloveno 192 osob, z nichž 35 nebylo ochotných spolupracovat, tudíž bylo získáno 157 dotazníků, ale jeden je neúplný, neboť respondent nechtěl odpovídat na dotazy o svém trvalém bydlišti a rozhovor ukončil. Úspěšnost dotazníkového šetření přesáhlo jen nepatrně celkovou 10% kvótu (získáno bylo 157 dotazníků z celkového počtu 1 549 OIR).

Některé zajímavé poznatky a připomínky respondentů získané řízeným rozhovorem byly využity v podkapitole Poznاتky z terénu. Jedná se především o postřehy spojené s dopravní dostupností a environmentální dopady na lokalitu.

4. CHARAKTERISTIKA MODELOVÉHO ÚZEMÍ

Sledované území se rozkládá při hranici čtyř krajů – Plzeňského, Karlovarského, Ústeckého a Středočeského. Jedná se o typický „příklad historické vnitřní periferie Česka“ (Bartoš a kol. 2011, s. 34), což potvrzuje nízká ekonomická síla území, převážné zaměření na primární sektor, stálý pokles počtu obyvatel a celkově slabě rozvinutá infrastruktura (Bartoš a kol. 2011). Výraznější postavení v sídelní struktuře však nikdy nezískalo žádné sídlo ve sledované lokalitě, která ležela mimo hlavní dopravní tahy a hlavní centra urbanizace. Výraznou úlohu hrála i česko-německá jazyková hranice procházející územím. Tento fakt měl nejdůležitější roly po 2. světové válce, kdy byla odsunuta značná část obyvatel hlásících se k německé národnosti. Následné nedostatečné dosídlení oblasti mělo pro další vývoj území zásadní dopad.

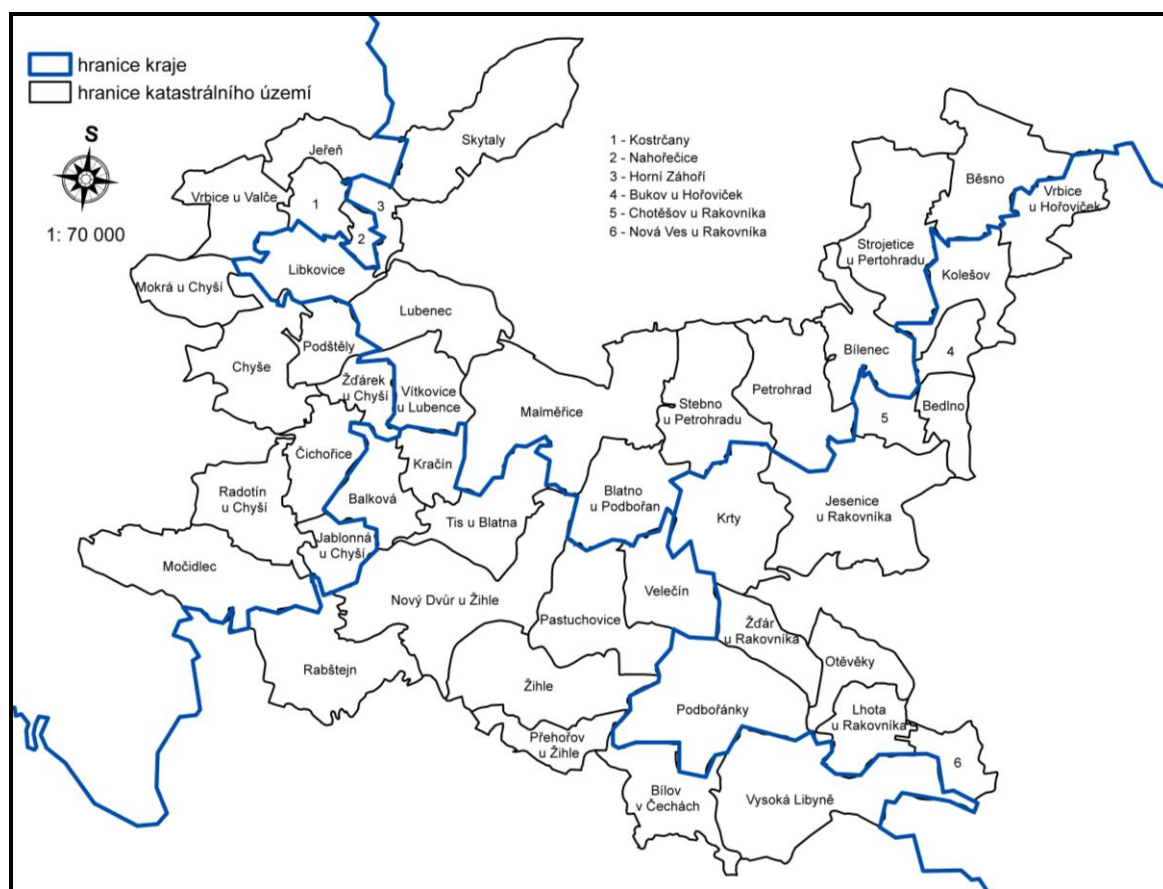
Přírodní a kulturně historické předpoklady oblasti vytváří potenciál pro rozvoj cestovního ruchu popřípadě amenitní migrace. Podle rajonizace cestovního ruchu (Vystoupil 2007) se jedná o venkovskou krajinu s velmi příznivými a s průměrnými předpoklady pro rozvoj cestovního ruchu. Je to pestrá zemědělsky využívaná krajina s větší členitostí terénu a četnými lesními porosty. Především zalesněná údolí utvářely podmínky pro rozvoj druhého bydlení.

Sledované území se rozkládá na téměř 300 km² a je administrativně rozděleno do 4 krajů. Sledování probíhalo ve 47 k. ú. (viz obr. 3). V území se nachází 1 819 trvale obydlených domů a žije zde 7 773 obyvatel s hustotou zalidnění 26 osob/km². Nenachází se zde žádné město. Největší obec je Jesenice, která rovněž plní úlohu pověřeného obecního úřadu.

Z dopravního hlediska se jedná spíše o území tranzitním charakterem (viz obr. 4). V oblasti dochází ke křížení dvou silnic I. třídy. V západovýchodním směru se jedná o silnici I/6, která spojuje Prahu s Karlovými Vary a pokračuje přes Cheb dále k hranicím s Německem. Tato silnice je zařazena mezi komunikace mezinárodního významu s označením E48. V současné době probíhá v některých jejích úsecích přestavba na rychlostní komunikaci (viz dále). Druhou silnicí I. třídy, jež vede severojižním směrem přes modelové území, je silnice I/27 z Dubí přes Most a směřuje na Plzeň a pokračuje k hraničnímu přechodu v Železně Rudě.

Mezi další významné silnice v území můžeme zařadit pět silnic II. třídy (II/194 z Valče do Chyší; II/205 spojující silnice I/6 a I/20; II/206, jež napojuje silnici II/205 přes obec Žihle na silnici I/27; II/226 ze Žlutic do Podbořan; II/228 z Rakovníka do Jesenice). Kromě těchto zmíněných silnic je dopravní obslužnost v území zajišťována silnicemi třetí třídy, popřípadě komunikacemi místního významu.

Obr. 3: Modelové území „Hranice krajů-Středozápad“ s vyznačením katastrálních území

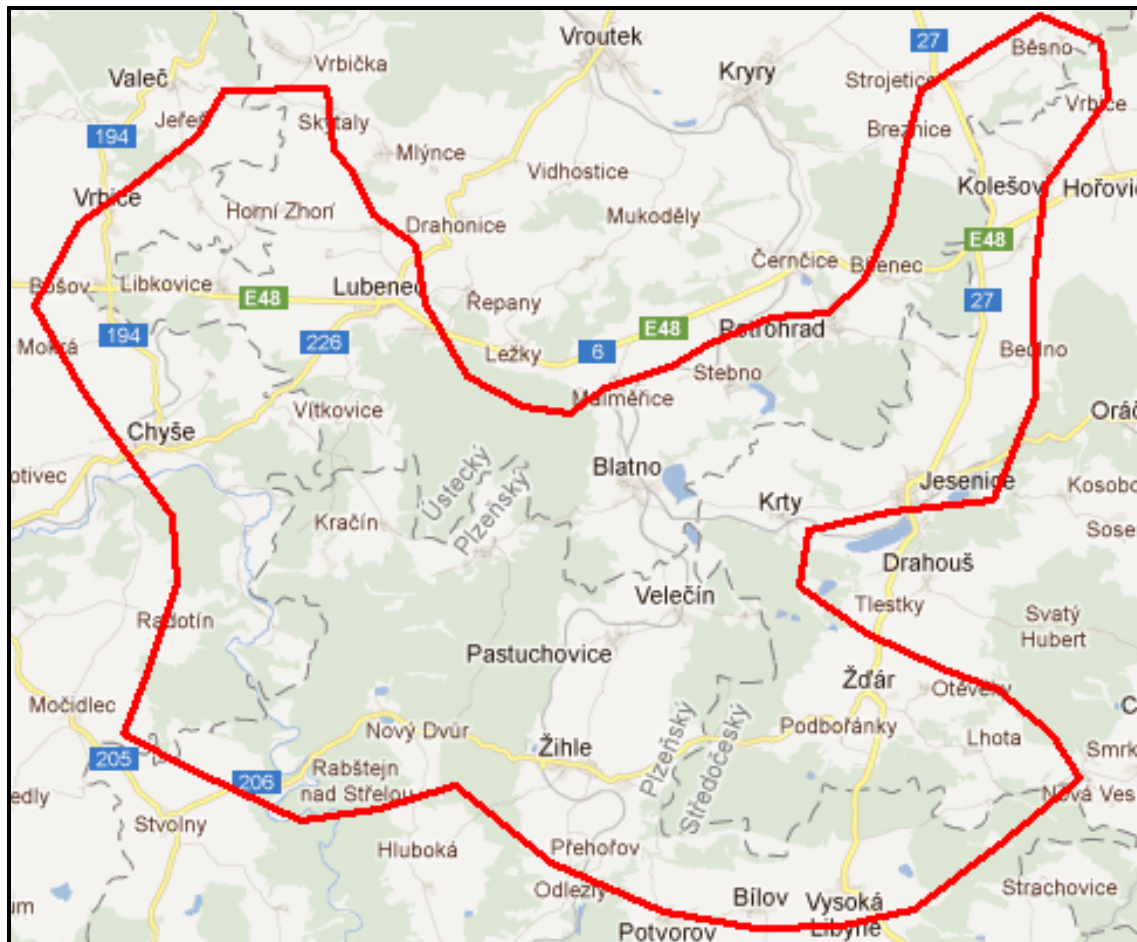


Zdroj: autor 2012

Železniční dopravu v území zastupují pouze dvě tratě. Obě tratě nejsou elektrifikované. Na trati číslo 160 z Plzně do Žatce jsou provozovány kromě osobních též rychlíkové vlaky (rychlíkové spojení Plzeň – Žatec – Most). V modelovém území je v současné době utlumen i provoz osobních vlaků. Nelze proto vyloučit zrušení zastávek Petrohrad, Stebno a Pastuchovice. Rakovník a Bečov nad Teplou spojuje trať číslo 161, po které jezdí pouze osobní vlaky a má pouze regionální význam. V provozu již není ani přímé spojení (bez přestupu) s Prahou. Veřejná doprava (autobusová i železniční) je na

sledovaném území organizována pěti subjekty – státem (zastoupeným ministerstvem dopravy), Karlovarským, Plzeňským, Ústeckým a Středočeským krajem.

Obr. 4: Dopravní schéma sledovaného území



Zdroj: maps.google.cz 2012

Poznámka: Červená linka naznačuje modelové území.

Sledované území je rekreačně využíváno. Ve zmiňovaných 47 k. ú. bylo zjištěno 1 549 ODB. Průměrná hustota objektů druhého bydlení na km² je zde mírně vyšší než 5 objektů na km². Ovšem v katastrech s nejvyšší koncentrací tohoto jevu převyšuje hranici 20 objektů na km² (jedná se o k. ú. Jablonná, Jesenice a Nová Ves). Z údajů o druhém bydlení vyplývá, že na 100 trvale obydlených domů připadá 85 ODB. Při potenciálním plném využití objektů druhého bydlení by se zdvojnásobil počet osob v území, neboť na 100 rezidentů připadá 99,6 rekreatantů. Nejextrémnějších hodnot dosahuje k. ú. Jablonná, která je téměř výhradně lokalitou uživatelů druhého bydlení, na 100 trvale obydlených domů zde připadá 6 000 objektů DB a na 100 trvalých obyvatel připadá 15 000 rekreatantů.

Ve dvou k. ú. se oficiálně nenachází žádný objekt DB. Jedná se o k. ú. Podštěly a Mokrý u Chyší. Celková současná rekreační funkce území je malá, ale při podrobnějším zkoumání jednotlivých k. ú. lze nalézt nadprůměrnou (k. ú. Podbořánky, Tis u Blatna, Čichořice a Vítkovice u Lubence) i silně nadprůměrnou (k. ú. Rabštejn nad Střelou a Nový Dvůr u Žihle) a maximální rekreační funkci (k. ú. Jablonná u Chyší). Podrobné výsledky jsou uvedeny v příloze 3.

5. DOPRAVNÍ DOSTUPNOST DRUHÉHO BYDLENÍ V REGIONU „HRANICE KRAJŮ-STŘEDOZÁPAD“

5.1 Individuální automobilová doprava

Od počátku 90. let 20. století se výrazně zvýšila automobilizace v české společnosti. Dnes není výjimkou, že rodina vlastní dva či více automobilů. S takovým nárůstem počtu aut došlo též ke zvýšení intenzity provozu na silnicích. S tímto zvýšením provozu jsou kladeny stále vyšší nároky na kvalitní infrastrukturu.

Vyšší automobilizace se projevila i při dojížděcí do objektů druhého bydlení. Tento časově flexibilnější způsob dopravy pomáhal k rozvoji DB do vzdálenějších lokalit. S růstem mobility je intenzita využívání vzdálenějších objektů častější. Pro dopravní dostupnost hraje významnou roli kvalita silniční. Ve sledovaném území jsou všechna významnější zdrojová místa spojena se silnicí I. třídy.

Tab. 3: Intenzita dopravy ve sledovaném území v letech 2000 - 2010

Silnice	Průměrný počet osobních automobilů 2000		Průměrný počet osobních automobilů 2005		Průměrný počet osobních automobilů 2010	
	minimum	maximum	minimum	maximum	minimum	maximum
I/6	4284	5357	4316	7733	3999	5971
I/27	2366	3005	2650	3280	1903	2971
II/194	154	322	155	319	119	473
II/205	293	293	440	440	454	454
II/206	213	397	332	332	248	248
II/226	504	2455	499	2838	708	2987
II/228	2125	2125	2045	2045	2285	2285
III/2062	396	396	937	937	502	502

Zdroj: upraveno dle ŘSD 2012

Poznámka: Počet osobních automobilů za 24 hodin, v tabulce jsou zobrazeny minimální a maximální průměrné hodnoty ze všech úseků ve sledovaném území.

Intenzita dopravy

Nejlépe lze pozorovat zvýšenou automobilizaci na vyšší intenzitě dopravy, která je zjišťována Ředitelstvím silnic a dálnic (ŘSD). Sledovaným územím prochází 2 silnice I. třídy (I/6 a I/27) a 5 silnic II. třídy (II/194, II/205, II/206, II/226 a II/228), které jsou znázorněny na obr. 4. Na těchto silnicích dochází pravidelně jedenkrát za pět let ke sčítání intenzity dopravy. Do tohoto sčítání se rovněž dostala jedna silnice III. třídy spojující obce Žihle a Kralovice. V příložené tab. 3 je možné porovnat průměrné intenzity dopravy za poslední 3 sčítání (z let 2000, 2005 a 2010). Z porovnání nelze vyvodit žádné výraznější tvrzení o zvýšení či snížení intenzity dopravy. Zjednodušeně můžeme konstatovat, že oproti roku 2005 se při posledním sčítání snížila intenzita dopravy na silnicích I. třídy. Naopak mírný nárůst zaznamenaly silnice II. třídy ve sledovaném území. V každém ze sledovaných úseků je možné zpozorovat rozkolísanost hodnot mezi jednotlivými lety pozorování. Pro rok 2010 existuje i rozdělení intenzity dopravy podle pracovních dní (pondělí až pátek) a dní volna. Díky této statistice bylo zjištěno, že silnice II/206 je více frekventovaná právě ve volných dnech (255 osobních automobilů za 24 hodin). V pracovních dnech je intenzita o 11 automobilů nižší. Tyto hodnoty dokumentují, že se jedná o silnici procházející územím, které je využíváno pro víkendovou rekreaci. Nevýhodou tohoto šetření je fakt, že nemůžeme jednoznačně určit, zda automobil územím pouze projíždí, nebo zde svou jízdu končí. Samozřejmě vyšší víkendové hodnoty naznačují intenzivnější využívání individuální automobilové dopravy před dopravou veřejnou. I přes zavedení víkendového provozu autobusu Kralovice – Manětín v roce 2011, který projíždí zmiňovanou silnicí II/206. Tato linka je však využívána minimálně. Většina místních obyvatel a především rekreatantů se spoléhá na vlastní automobil, což bylo potvrzeno terénním šetřením.

Plánovaná výstavba rychlostní silnice R6

Dalším významným aspektem, který může ovlivnit budoucí vývoj DB v Periferii-západ, se zdá být připravovaná (do)stavba rychlostní silnice R6 (Praha – Karlovy Vary – Cheb - Německo). Tato silnice je od konce 80. let zamýšlena jako čtyřpruhová směrově dělená rychlostní komunikace o celkové délce 167,2 km. Tato komunikace je součástí mezinárodní silniční sítě TEN-T. S přestavbou silnice I/6 se započalo v 1984, kdy byl rozestaven první úsek Kamenné Žehrovice – Kačice. Do roku 2008 bylo ve Středočeském kraji postaveno celkem 32,3 km této komunikace (úsek Praha – Nové Strašecí). V Karlovarském kraji je rovněž zprovozněn úsek mezi Chebem a Karlovými Vary (do

dubna 2012 je úsek Nové Sedlo – Sokolov zprovozněn pouze v polovičním profilu) v celkové délce 53 km (Ředitelství silnic a dálnic 2012).

Tato stavba bude tvořit ve sledovaném území 5 stavebních úseků o celkové délce přes 34 km. V celé své délce bude téměř kopírovat současnou trasu silnice I/6. Odchylovat se od současné trasy bude pouze obchvaty kolem obcí, kterými vede současná silnice a v okolí obce Petrohrad, kde je odchylení způsobené terénní konfigurací. Na sledovaném území vzniknou čtyři mimoúrovňové křižovatky s nově vzniklou rychlostní komunikací (Bošov, Lubenec, Černčice a Jesenice). Součástí stavby rychlostní komunikace budou také přeložky, úpravy a výstavby silnic nižších tříd sloužících pro plné zajištění dopravní obslužnosti (Ředitelství silnic a dálnic 2008). Předpokládaný termín dokončení výstavby celé rychlostní silnice je rok 2015 (jak uvádí podklady z roku 2008). V roce 2011 byly přerušeny práce na rozestavěném úseku Lubenec – Bošov (viz obr. 5). V současné době se nebuduje žádný z úseků na sledovaném území. Lze předpokládat opětovné prodloužení termínu dokončení, neboť nyní neprobíhají žádné stavební práce (což neodpovídá předpokladu dokončení v roce 2015).

Obr. 5: Informativní panel o přerušení stavby silnice R6 za obcí Lubenec



Zdroj: autor 2011

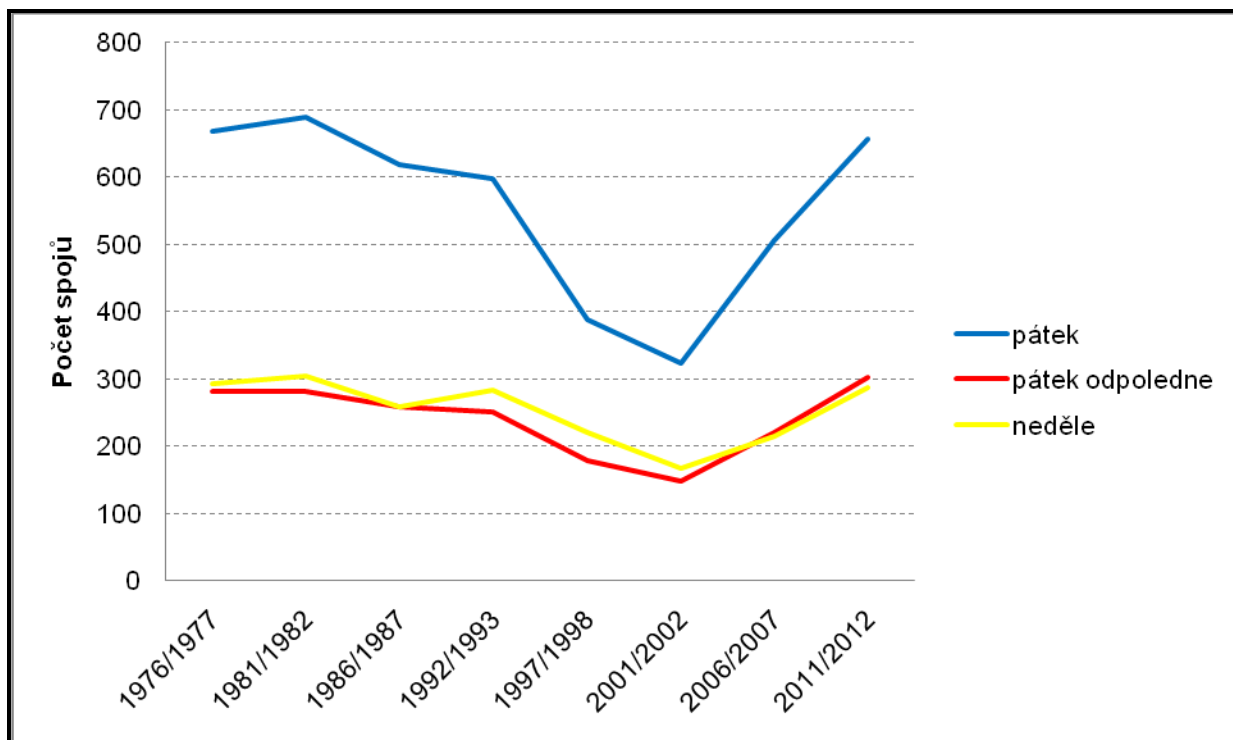
Tato nová komunikace usnadní cestování do objektů druhého bydlení především pro majitele a uživatele z Prahy a okolí, z Kladenska a Karlovarska. Hlavně rekreatanti z těchto míst budou využívat novou rychlostní silnici ze vzdálenějších míst, kdy se užití tohoto typu komunikace z časového hlediska vyplácí. Zkrácení cestovní doby by mohlo napomoci k vyššímu zájmu o prázdné objekty, které by mohly být přeměněny na druhé bydlení. Proto lze předpokládat potenciální rozšíření rekreačního zázemí díky dobrému dopravnímu spojení do oblasti s kvalitním životním prostředím a klidnou lesní krajinou. Nadále bude dominovat individuální automobilová doprava před veřejnou autobusovou, protože dálkové autobusové linky budou využívat novou komunikaci a nebudou zajíždět do stávajících zastávek. Proto budou rekreatanti v případě využití veřejné dopravy limitováni nutností přestupů. Lze uvažovat také o vyšší míře transformace DB na trvalé bydlení. Sledovaná lokalita je svým charakterem ideálním místem, kam by mohli směřovat amenitní migranti.

5.2 Vývoj veřejné dopravy od poloviny 70. let

V historickém vývoji se od poloviny 70. let 20. století veřejná doprava ve sledovaném území rozvíjela podle celostátních trendů. Pro účely této práce byly sledovány pouze spoje jedoucí v pátek a v neděli v době letních prázdnin (viz metodika). Největší rozvoj druhého bydlení v modelovém území se odehrává právě v 70. a 80. letech 20. století. Zvýšený zájem o víkendovou rekreaci se promítl i do veřejné dopravy. **V 80. letech byly provozovány tzv. „rekreační linky“ jezdící výhradně v letním období.** Tyto spoje vyjížděly z největších zdrojových oblastí majitelů objektů druhého bydlení (Litvínov – Most – Jesenice – Blatno – Chyšce, Kladno - Jesenice) a zajížděly do lokalit s největší koncentrací OIR. Také bylo zajišťované přímé spojení modelového území s Prahou, které je v současnosti omezeno pouze na linky jedoucí po silnici I/6.

V 90. letech byl výrazně omezen počet spojů veřejné dopravy. Rušeny a omezovány byly především ztrátové linky, využívané malým počtem cestujících převážně z menších obcí (částí obce). V této situaci byli obyvatelé menších obcí odkázáni na individuální automobilovou dopravu. V obdobné situaci se ocitli uživatelé objektů druhého bydlení, kteří nedisponovali osobním automobilem. **V létě 1996 nebylo v neděli obsluhováno 31 z celkových 47 k. ú. (66 % k. ú.),** takže uživatelé druhého bydlení neměli jinou možnost a byli odkázáni výhradně na dopravu autem. Po roce 2002 se začíná situace v organizaci veřejné dopravy zlepšovat, neboť objednavatelem této služby se stává krajský úřad.

**Graf 2: Vývoj počtu spojů veřejné dopravy v modelovém území „Hranice krajů-
Středo západ“ mezi lety 1976 – 2012**



Zdroj: Jízdní řády 1976/1977 až 2011/2012

Poznámka: Podrobnější seznam zdrojů je uveden v seznamu použité literatury a zdrojů – Jízdní řády.

Vyšší počet spojů vykazovaly katastry, jež mají na svém území železniční zastávku či stanici. **Železniční spoje jsou provozovány pravidelněji** a neexistují tak velké výkyvy mezi pracovním dnem a víkendem (den pracovního volna a den pracovního klidu). V autobusové dopravě byla velká část modelového území obsluhována pouze v pracovní dny, tím byla zajištěna dojíždka do střediskových obcí, kde byla většina trvalých obyvatel zaměstnána.

Páteční spoje jedoucí po čtrnácté hodině představují v této studii potenciální spoje, které přicházejí v úvahu pro cestování do objektu druhého bydlení. Tyto odpolední spoje představují méně než polovinu všech pátečních spojů, ale téměř souhlasí se všemi nedělními spoji (viz graf 2).

5.3 Současný stav veřejné dopravy

V současné době je situace ve veřejné dopravě v lepší situaci než se nacházela v 90-tých letech minulého století (viz kapitola Literatura). Především organizace veřejné dopravy pod vedením krajů přispěla ke stabilizaci této formy dopravy i ve sledovaném území. Významnou roli hraje též zavedení integrovaného dopravního systému. Tento způsob organizování dopravy funguje ve všech čtyřech krajích zastoupených v modelovém území. Existuje ovšem výjimka v Plzeňském kraji, kde působnost IDS nezasahuje až do sledovaného území (<http://www.poved.cz/integrovana-doprava-plzenska/integrovana-doprava-plzenska.aspx>). IDS se nepohybují pouze v krajských hranicích. Přesah přes hranice vykazují všechny tři zbývající krajské IDS. Jedná se konkrétně o linky IDS Ústeckého kraje (http://www.kr-ustecky.cz/dopravni_obslužnost.asp) na trasách Podbořany – Valeč – Podbořany (přesah do Karlovarského kraje) a Podbořany – Kryry – Kolečov (přesah do Středočeského kraje). IDS Karlovarského kraje (<http://idok.planydopravy.cz>) provozuje linku Žlutice – Lubenec – Valeč – Žlutice (přesah do Ústeckého kraje). Na Rakovnicku ve Středočeském kraji (<http://www.kr-stredocesky.cz/portal/odbory/doprava/stredoceska-integrovana-doprava/oblasti-realizace-sid/rakovnicka-oblast.htm>) přesahuje krajské hranice na lince Rakovník – Podbořany (do Ústeckého kraje). V případě Plzeňského kraje, kde ve sledovaném území již neoperuje IDS, lze také najít linky obsluhující více krajů. V těchto případech zajišťují dopravní obslužnost v Karlovarském i Ústeckém kraji, v zastávkách, které nejsou obsluhovány svými krajskými linkami (Žďárek u Chyší a Vítkovice u Lubence). Konkrétně jsou to linky Plasy – Mladotice – Žihle – Blatno – Lubenec a Kralovice – Žihle – Blatno – Lubenec. V případě železniční dopravy je překračování krajských hranic více časté. Je zde i vyšší frekvence spojů.

Dopravní obslužnost je ztížena zejména v obcích jež nemají zastávku přímo v intravilánu. Nejhorší podmínky obslužnosti vykazují k. ú., která nemají žádnou zastávku veřejné dopravy. K tomuto případu došlo celkem v pěti k. ú. (viz tab. 4).

Také se v území nachází **3 k. ú.** (Podbořánky, Čichořice, Radotín), **jejichž docházková vzdálenost neodpovídá standardu dopravy** (viz strana 20). K. ú. Podbořánky a Čichořice mají v lokalitách určených především pro rekreační účely maximální vzdálenost vyšší než je všeobecně požadovaná hranice dvou kilometrů. Jiným případem je třetí k. ú. Radotín, kde vzdálenost zastávky překračuje 3 km od všech obytných i rekreačních objektů. Zajímavá situace nastává také v k. ú. Horní Záhoří, kde se nachází nejbližší zastávka sice v přijatelné docházkové vzdálenosti, ale je nutné překročit

krajskou hranici. Nejlépe vybavené infrastrukturou pro veřejnou dopravu je k. ú. Lubenec, kde se nachází 5 zastávek autobusové dopravy a 2 stanice (zastávky) železniční dopravy.

Tab. 4: Sledovaná katastrální území bez zastávky hromadné dopravy v roce 2012

katastrální území	nejbližší zastávka	minimální vzdálenost zastávky (km)	maximální vzdálenost zastávky (km)
Horní Záhoří	Nahořečice	1,4	1,7
Radotín u Chyší	Chyš-Luby	3,1	3,5
Jablonná u Chyší	Chyš-Luby	0,6	2
Bedlno	Chotěšov rozc.	1,4	1,8
Balková	Kráčín	1	1,2

Zdroj: vlastní šetření 2012

Nejvyšší počet spojů a tím i nejlepší dopravní dostupnost vykazují obce při hlavních silničních tazích a na železnici. Páteční spoje v období letních prázdnin zajíždějí téměř do všech k. ú., ale počet spojů využitelných pro cesty za rekreací do objektů DB lze zjednodušeně považovat za poloviční oproti všem pátečním spojům. **V pátek není obsluhováno 17 % k. ú.** (příloha 3). **V případě nedělního návratu** z příjemně prožitého víkendu na chatě respektive chalupě se použití veřejné dopravy jeví jako nemožné z 21 k. ú. (což tvoří **45 % k. ú.**). I docházková vzdálenost na nejbližší zastávku v neděli značně převyšuje standardy veřejné dopravy doporučených 2 až 2,5 km. Stabilně se jeví využívání železniční dopravy. Ta totiž nevykazuje tak velkou diferenci frekvence spojů mezi všedním dnem (reprezentovaným pátkem) a nedělními respektive svátečními spoji. Pouze na trati 160 z Plzně do Žatce jsou na sledovaném území provozovány především spěšné vlaky, a většina osobních vlaků z Plzně končí ve stanici Žihle. Do zastávek Pastuchovice, Stebno a Petrohrad zajíždí pouze ranní osobní vlaky v pracovních dnech. Nedělní spoje v těchto zastávkách nezastavují vůbec. Na trati 161 Rakovník – Bečov nad Teplou jsou obsluhovány všechny stanice a zastávky ve sledovaném území. Pro obec Krty je železniční zastávka jedinou možností pro využití veřejné dopravy, neboť zde neexistuje autobusová zastávka. Jak již vyplynulo z výsledků dotazníkového šetření, přítomnost železnice přináší vyšší podíl rekreatantů využívajících veřejnou dopravu. Přispívá k tomu vyšší frekvence spojů po celý týden a možnost pohodlnějšího cestování než nabízejí autobusy. **V současné době zásluhou IDS odpovídá počet spojů**

přibližně počtům z 80. let. Projevuje se zde efektivnější organizace dopravy, která je zajišťována krajskými úřady a také ministerstvem dopravy.

Při použití statistických metod lze podrobněji zjistit vztah veřejné dopravy a druhého bydlení. Korelační matice (viz tab. 5) ukazuje vzájemnou závislost faktorů (počet objektů druhého bydlení, počet pátečních spojů, počet pátečních odpoledních spojů, počet nedělních spojů, počet trvale obydlených domů a počet obyvatel). Z uvedené matice korelací je patrná **velmi slabá závislost druhého bydlení na veřejnou dopravu**. Naopak silné vzájemné vazby naznačuje korelace u veřejné dopravy a rezidentů (zastoupených trvale obydlenými domy a počtem obyvatel). Nejsilnější vztahy mají logicky mezi sebou uzavřené skupiny veřejné dopravy a rezidenti. Tento fakt naznačuje, že přítomnost ODB nehraje téměř žádnou roli při vytváření jízdních řádů veřejné dopravy.

Tab. 5: Korelační matice charakteristik ovlivňujících veřejnou dopravu

	ODB	spoj_pa	spoj_paodpo	spoj_ne	TOD	obyv.
ODB	1	0,317	0,316	0,367	0,343	0,334
spoj_pa		1	0,985	0,823	0,735	0,760
spoj_paodpo			1	0,819	0,724	0,743
spoj_ne				1	0,593	0,613
TOD					1	0,956
obyv.						1

Zdroj: vlastní výpočet 2012

Poznámka: Kurzívou je značena korelace signifikantní na hladině 0,05.

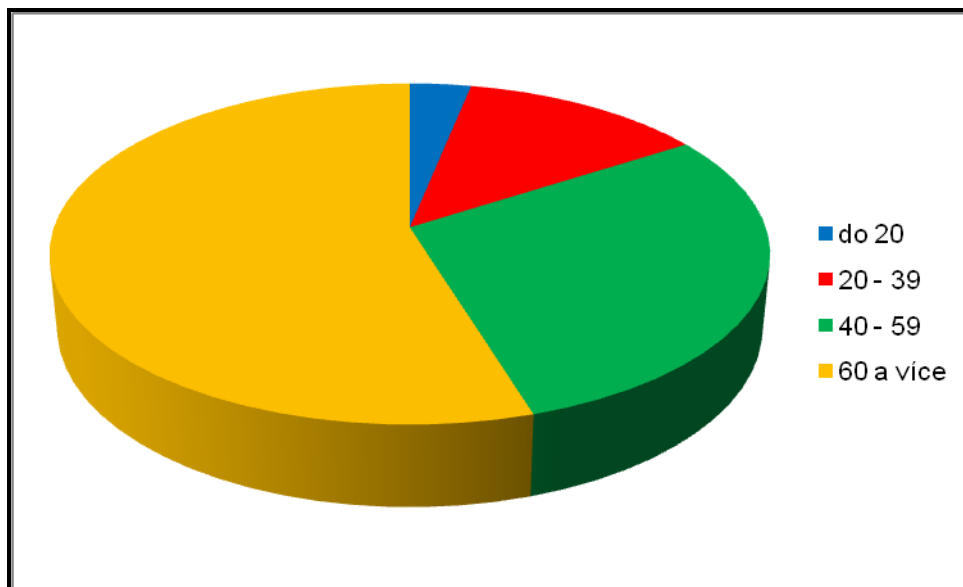
Vysvětlivky: ODB = objekty druhého bydlení; spoj_pa = páteční spoje; spoj_paodpo = páteční odpolední spoje; spoj_ne = nedělní spoje; TOD = trvale obydlené domy; obyv. = počet obyvatel.

5.4 Dopravní dostupnost modelového území podle rekreatů

V dotazníkovém šetření provedeného v letních měsících roku 2011 ve sledovaném území „Hranice krajů-Středočápad“ byl v jedné části dotazníku kladen důraz na způsob dopravy využívané k cestě do objektu druhého bydlení. Získané výsledky byly využity pro charakterizování sledované lokality na rozhraní čtyř krajů z hlediska dopravní dostupnosti. Souvislosti s dojížděnkou uživatelů druhého bydlení je v této kapitole zařazena část údajů o majiteli/uživateli objektů druhého bydlení, která je podrobněji rozpracována v následující

kapitole (místo trvalého bydliště). Tyto údaje napomáhají k nastínění směrů rekreační dojížděky.

Graf 3: Dojížděková vzdálenost z místa trvalého bydliště (v km)



Zdroj: vlastní šetření 2011

Prostor vnitřní periferie prezentuje výsledek dojížděkové vzdálenosti objektu druhého bydlení od místa trvalého bydliště (viz graf 3), kdy malý podíl respondentů bydlí v kratší vzdálenosti a pouze 16 % dotazovaných trvale bydlí do 40 km. Naopak **55 % respondentů dojíždí do objektu druhého bydlení více jak 60 km**. Tento výsledek neodpovídá všeobecným zjištěním o druhém bydlení. Na většině území Česka dominuje dojížděka do 40 km. Odůvodnění tohoto jevu lze vysvětlit dobou vzniku většiny objektů druhého bydlení v 70. a 80. letech minulého století ve zkoumaném území, kdy se rozvíjelo DB ve větší vzdálenosti od místa trvalého bydliště.

Analogicky na vzdálenost navazuje i čas potřebný pro cestu do objektu druhého bydlení, který se opět vymyká celostátním průzkumům. Více jak 50 % respondentů dojíždí déle než 60 minut, což překračuje hranice pro víkendovou dojížděku (viz strana 23). V případě užití veřejné dopravy se tato doba ještě prodlužuje, a to i tím že se uvažuje i cesta z domova na zastávku a ze zastávky do ODB. Cestovní doba se tedy může prodloužit až o 1/3 oproti době přímé jízdy automobilem.

Nejvíce využívaným dopravním prostředkem je jednoznačně **automobil (82,2 % respondentů)**. Výběr automobilu nejvíce respondentů zdůvodňovalo pohodlím, rychlostí,

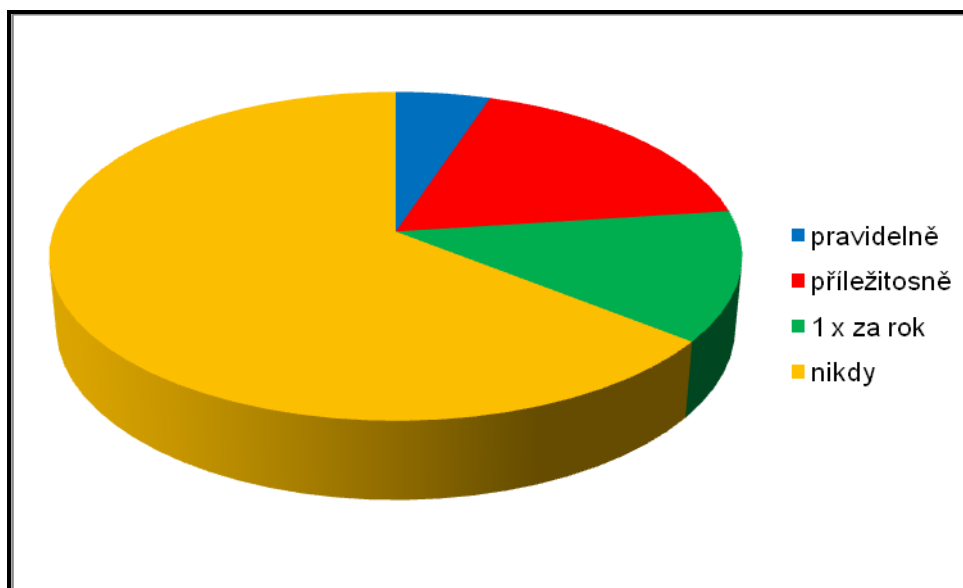
časově nejpříjemnější a nemožností jiného dopravního prostředku při neexistenci zastávky v blízkosti objektu druhého bydlení. **15,3 % respondentů využívá pro cesty kombinace více dopravních prostředků** (automobil, vlak, autobus). U těchto případů dochází k sousedské výpomoci, při které známí vlastníci objekt ve stejné lokalitě po domluvě zajistí dopravu od nejbližší zastávky svým automobilem. S příkladem tohoto typu cestování je možno se setkat v k. ú. Rabštejn nad Střelou, kde si rekreatanti vypomáhají při cestování od vlakové stanice Žihle. Návaznost autobusové dopravy zde neexistuje a uživatelé objektů druhého bydlení jezdící vlakem jsou odkázáni na tento druh výpomoci. Pouhé **2,5 % využívá výhradně veřejnou dopravu v podobě vlaku**. Překvapivě žádný z dotazovaných neuvádí samostatnou možnost autobusu, který je přitom flexibilnější než cestování vlakem.

Možnost cestování **veřejnou dopravou nikdy nevyužilo 64 % respondentů**. Většina těchto osob ani netuší, jaký dopravní prostředek by pro cestu měli užít. Limitující by byla též docházková vzdálenost do objektu druhého bydlení z nevhodnější zastávky veřejné dopravy (nemusí se nutně jednat o nejbližší zastávku, ale zastávku s nejlepší dostupností z místa trvalého bydliště). Pravidelně veřejnou dopravu využívá pouze 5 % dotazovaných respondentů. **Příležitostně** (alespoň 5x za rok) **cestuje veřejnou dopravou 17,8 %** dotazovaných. Jedná se hlavně o případy, kdy jeden z partnerů zůstává v objektu druhého bydlení i s automobilem a druhý partner musí do místa trvalého bydliště, zejména kvůli pracovním povinnostem či lékařské péči. V rozmezí využití veřejné dopravy 1 až 4krát za rok se pohybuje 12,7 % respondentů. Alespoň jedenkrát za rok využije veřejnou dopravu 35,7 % respondentů, což není nízké číslo, ale musíme si uvědomit, že ve většině případů se jedná o ojedinělé cesty, nikoli o pravidelné cestování. Veřejná doprava tedy při cestách od ODB má doplňkovou funkci k individuální automobilové dopravě, jak dokumentuje graf 4.

Veřejnou dopravu pro cestování využívá též 1/4 osob (většinou příbuzných), kteří také objekt druhého bydlení využívají k rekreaci. Zde se jedná o rodiče majitelů v důchodovém věku, kteří nevládní automobil, nebo naopak o děti majitelů, kteří ještě nevládní řidičské oprávnění.

Ještě horší situace ve využívání veřejné dopravy panuje při cestách do okolí DB za základními službami a potřebami. Zde 3/4 dotázaných uvádí, že veřejnou dopravu nikdy nevyužívají. A pravidelných uživatelů je ještě méně než v případě cesty do objektu druhého bydlení z místa trvalého bydliště. Lze to odůvodnit využíváním místních obchodů (zejména potravin) či požádáním souseda o dovoz zboží, popřípadě spolujízdu.

Graf 4: Využívání veřejné dopravy pro cesty do objektu druhého bydlení



Zdroj: vlastní šetření 2011

Hlavní příčiny odrazující od častějšího využití veřejné dopravy pro cesty do objektu druhého bydlení jsou prezentovány v tab. 6. Podle charakteristiky respondentů lze rozlišit tři kategorie příčin nevyužívání veřejné dopravy:

- *Frekvence spojů a délka cesty*

V této kategorii patří mezi hlavní příčiny nevyužívání veřejné dopravy špatné spojení a nízký počet spojů a další příčinou je časová náročnost cestování. V této kategorii lze rozpoznat starší respondenty, kteří dříve využívali veřejnou dopravu, ale po zhoršení situace ve veřejné dopravě v 90. letech začali více využívat automobil.

- *Automobiloví zastánci*

Tato kategorie reprezentuje pohodlí při cestování automobilem, nemožnost převážet objemnější náklady a větší množství zásob a další výhodou je, že jsou uživatelé DB dopraveni přímo k objektu. Respondenti z této skupiny často nemají znalosti o alternativní možnosti k automobilu.

- *Nedostatečná infrastruktura*

Tato kategorie je zastoupená jediným negativem, proč respondenti nevyužívají veřejnou dopravu, a to je neexistence zastávky v blízkosti objektu druhého bydlení. V této kategorii jsou rekreatanti vlastníci objekt druhého bydlení v oblastech podél řeky Střely.

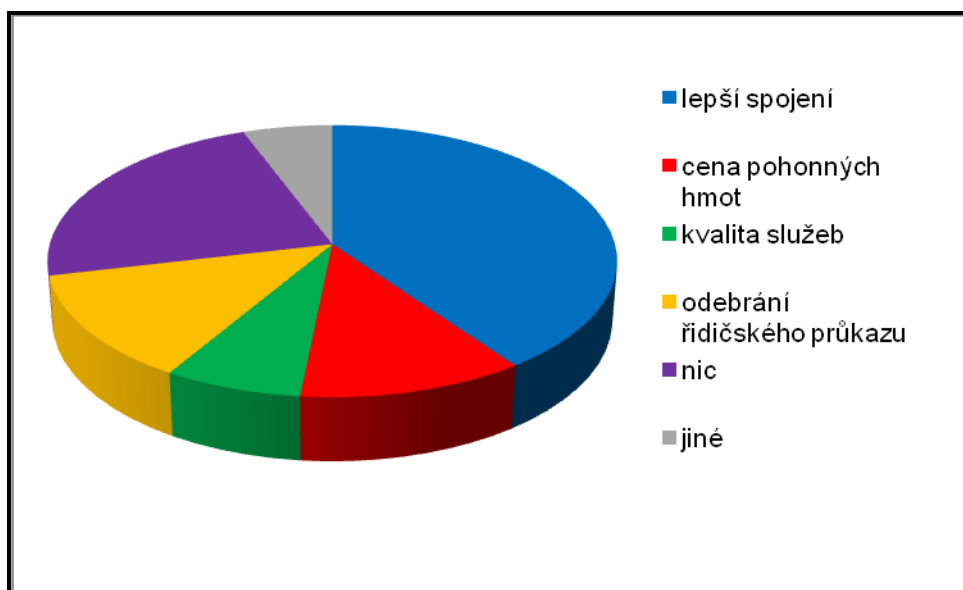
Tab. 6: Hlavní důvody nevyužívání veřejné dopravy rekreaty v modelovém území „Hranice krajů-Středo západ“

Důvod nevyužívání veřejné dopravy		Podíl respondentů (%)
Frekvence spojů a délka cesty	Špatné spojení a počet spojů	56
	Časová náročnost	36
Automobiloví zastánci	Pohodlí při cestování automobilem	22
	Nemožnost převážet objemnější náklady a větší množství zásob	14,5
Nedostatečná infrastruktura	Neexistence zastávky v blízkosti	18,5

Zdroj: vlastní šetření 2011

Poznámka: Celkový součet výsledků je 200 %.

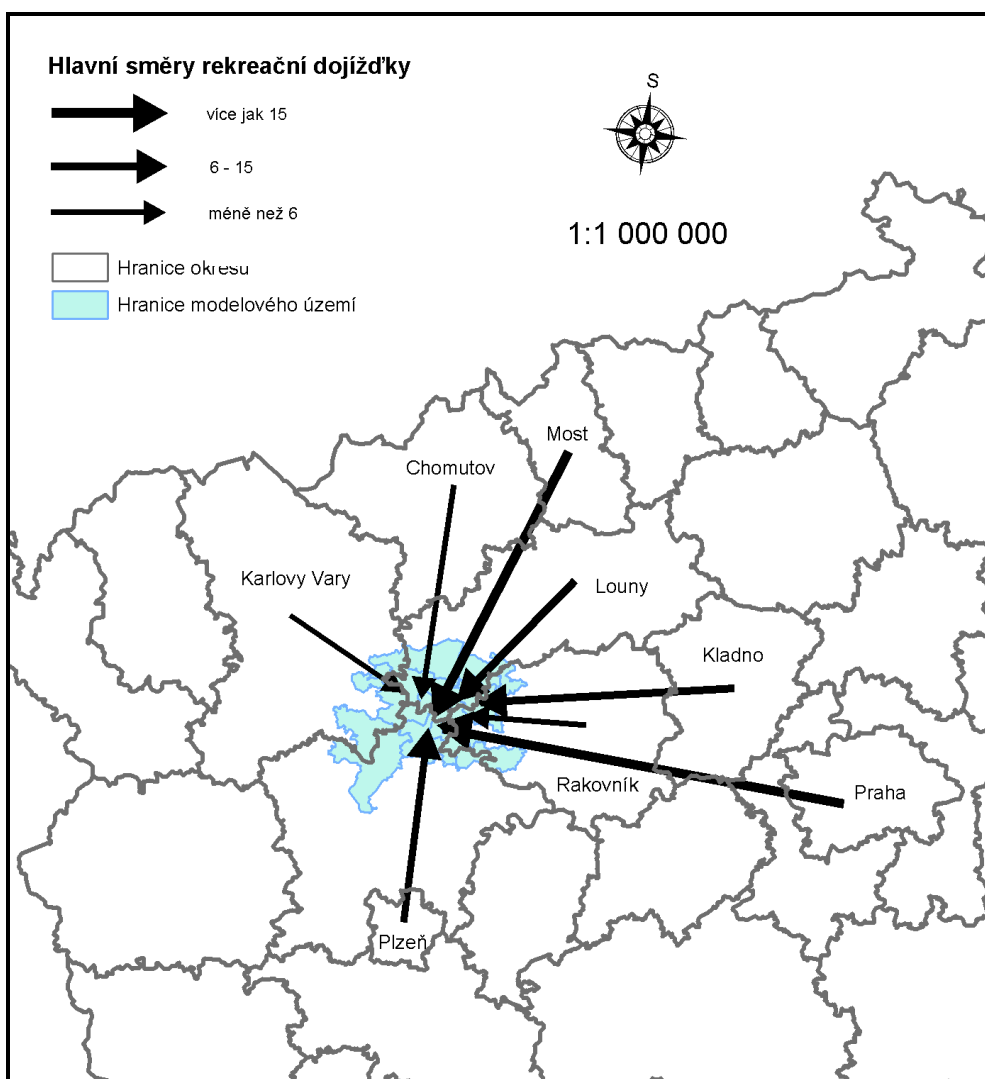
Graf 5: Co by Vás přimělo více využívat veřejnou dopravu?



Zdroj: vlastní šetření 2011

V rámci dotazníkového šetření vyšlo několik překvapivých výsledků. Například u otázky „Co by Vás přimělo více využívat veřejnou dopravu při rekreaci?“ **nejvíce respondentů (40 %) totiž odpovědělo, že by veřejnou dopravou cestovali, kdyby bylo lepší spojení** do lokality, kde využívají objekt druhého bydlení (viz graf 5). Další skupina (23 %) zarytě odmítá veřejnou dopravu a nadále bude za všech okolností využívat individuální automobilovou dopravu. U respondentů v důchodovém věku (13 %) se projevuje další důvod, kterým je obava z odebrání řidičského průkazu, zejména ze zdravotních důvodů. Také odpověď, že by více využívali veřejnou dopravu v případě zvýšení ceny pohonných hmot, je diskutabilní, neboť lze očekávat také zvýšení cen jízdného veřejné dopravy.

Obr. 6: Hlavní směry rekreační dojížd'ky respondentů z příslušných okresů (v %)



Zdroj: vlastní šetření 2011

Co se týče přístupových cest ve sledované lokalitě, je většina přístupových cest k objektům druhého bydlení asfaltových (53,5 %), především v intravilánech obcí. Zbytek přístupových cest je kombinace polní a lesní cesty, popřípadě šterkové. Jen minimální počet ODB je přístupných jenom pro pěší. Situace se spokojeností s přístupovou cestou je značně individuální. Lze ovšem rozdělit chataře a chalupáře. Chalupáři mají přístup většinou po asfaltových komunikacích a ti se dále rozdělují na dvě skupiny. Na nespokojené chalupáře, kteří mají již dlouhá léta neudržovanou komunikaci s mnoha výtluky. A na spokojené chalupáře, kteří vlastní chalupu v oblastech, kde byla v posledním desetiletí položena nová vozovka. Chataři naopak více využívají polní/lesní a šterkové cesty. Tyto respondenti jsou smířeni s touto přístupovou cestou, proto jim ve většině případů nevadí, někteří jsou s ní i dokonce spokojeni. Nespokojenost panuje pouze s cestami, které jsou vymleté od vody a poničeny těžkou zemědělskou či lesnickou technikou.

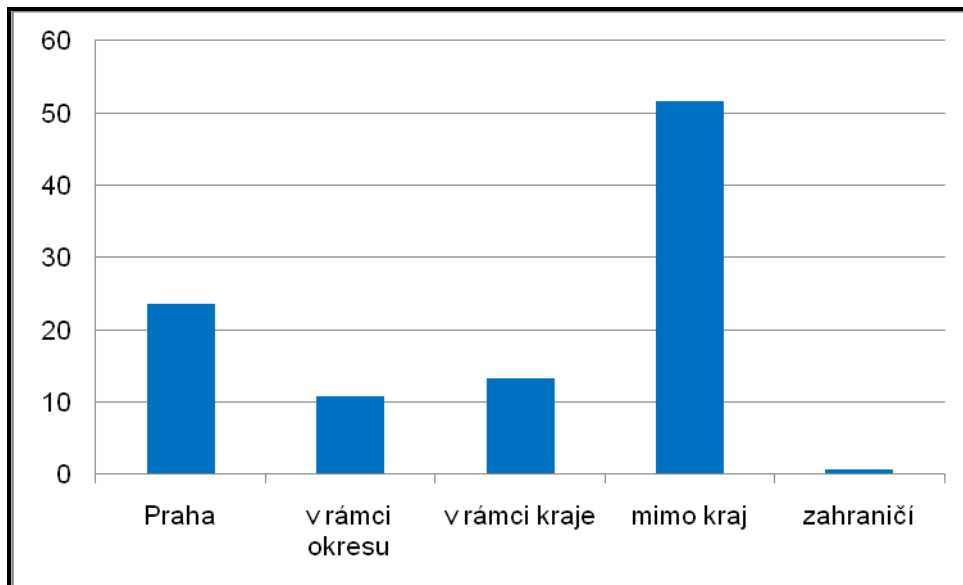
Téměř všechny objekty druhého bydlení, kde proběhlo dotazníkové šetření, mají parkovací plochy přímo u objektu (98 %). Více než polovina objektů má dokonce možnost zaparkovat více automobilů najednou. Tyto výsledky naznačují kvalitní zázemí pro individuální automobilovou dopravu.

Co se týče otázky dotazníkového šetření, která sledovala trvalá bydliště majitelů druhého bydlení, tak **nejvíce respondentů má trvalé bydliště v Praze (24,8 %)**, což není překvapivé, protože Praha patří mezi největší zdrojové oblasti uživatelů druhého bydlení. Druhou největší zdrojovou oblastí rekreatantů ve sledovaném území je město Most (samostatně 18,5 %). Ovšem celý **okres Most dokonce převyšuje Prahu**, kdy z něj do objektů druhého bydlení dojíždí 26,1 % respondentů. Pro obyvatele Mostecka je sledovaná lokalita přirozenou spádovou oblastí pro individuální rekreaci, které je doplněno **kvalitním silničním spojením** v podobě silnice 1. třídy číslo 27. V minulosti to bylo místo prioritní volby, neboť rekreace v Krušných horách nepřipadala z důvodu znečištění ovzduší v úvahu. Ve sledované lokalitě našli obyvatelé Mostecka klidnou lokalitu s kvalitním životním prostředím. Osloveni byli respondenti z celkem 12 okresů² a jeden dotazovaný má trvalé bydliště v zahraničí. Mezi nejčastějšími okresy trvalého bydliště byli mimo již zmíněného Mostu a Prahy, dále Kladno a Plzeň (shodně s 8,3 %), Louny (7 %), Chomutov, Karlovy Vary a Rakovník (shodně 5,7 %), jak je vidět z obr. 6. Pokud se

² Došlo ke spojení metropolitních okresů Praha s Praha-západ a Praha-východ, stejně tak okresy Plzeň-město s Plzeň-sever a Plzeň-jih.

přesuneme na úroveň jednotlivých obcí, největší zastoupení má kromě Prahy a Mostu též Litvínov, Kladno, Karlovy Vary, Rakovník, Chomutov, Plzeň a Žatec.

Graf 6: Struktura rekreační dojížd'ky (v %)



Zdroj: vlastní šetření 2011

Při hodnocení dojížd'ky do objektů druhého bydlení se **sledované území vymyká dříve zjištěným celorepublikovým údajům**. Polovina uživatelů dojíždí do objektu z okresu mimo příslušný kraj. Na druhém místě je dojížd'ka z Prahy, která tvoří 23,6 %. Dojížd'ka v rámci příslušného kraje dosahuje hodnoty 13,4 % a nejméně významná dojížd'ka ve sledovaném území je z vlastního okresu (10,8 %). Tyto výsledky jsou velmi překvapující, protože dojížd'ka v rámci příslušného okresu na národní úrovni představuje nejčastější typ (viz graf 6). Zjištěné hodnoty lze odůvodnit výběrem územím. Všechna sledovaná katastrální území leží při hranicích kraje. Proto není překvapivé, že se zde objevuje přesah z okolních krajů. Rovněž zřízení nového krajského členění by mohlo mít vliv na výsledky, neboť vznikly dva nové kraje (Karlovarský a Plzeňský) na dřívějším území Západočeského kraje. Sledování dojížd'ky na národní úrovni bylo prováděno podle dřívějšího krajského členění Česka (členění na 7 krajů).

6. VÝSLEDKY DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ

Výsledky dotazníkového šetření vycházející z charakteristiky objektů druhého bydlení a informací o osobě majitele. Tyto výsledky naznačují, že sledované území disponuje kvalitním zázemím pro tento jev. Z celkového počtu 157 oslovených bylo rozložení objektů následovné: 60 % připadá na uživatele chat a 40 % chalup. Šetření neprobíhalo v k. ú. Horní Záhoří, Mokrá, Balková a Podštěly, kde je minimální podíl objektů druhého bydlení a byla tak ohrožena statistická metoda náhodného výběru. Pouze ve čtyřech k. ú. se nepodařilo získat žádný dotazník (k. ú. Jeřeň, Strojetic, Žďár a Žďárek viz obr. 3).

6.1 Údaje o objektu druhého bydlení

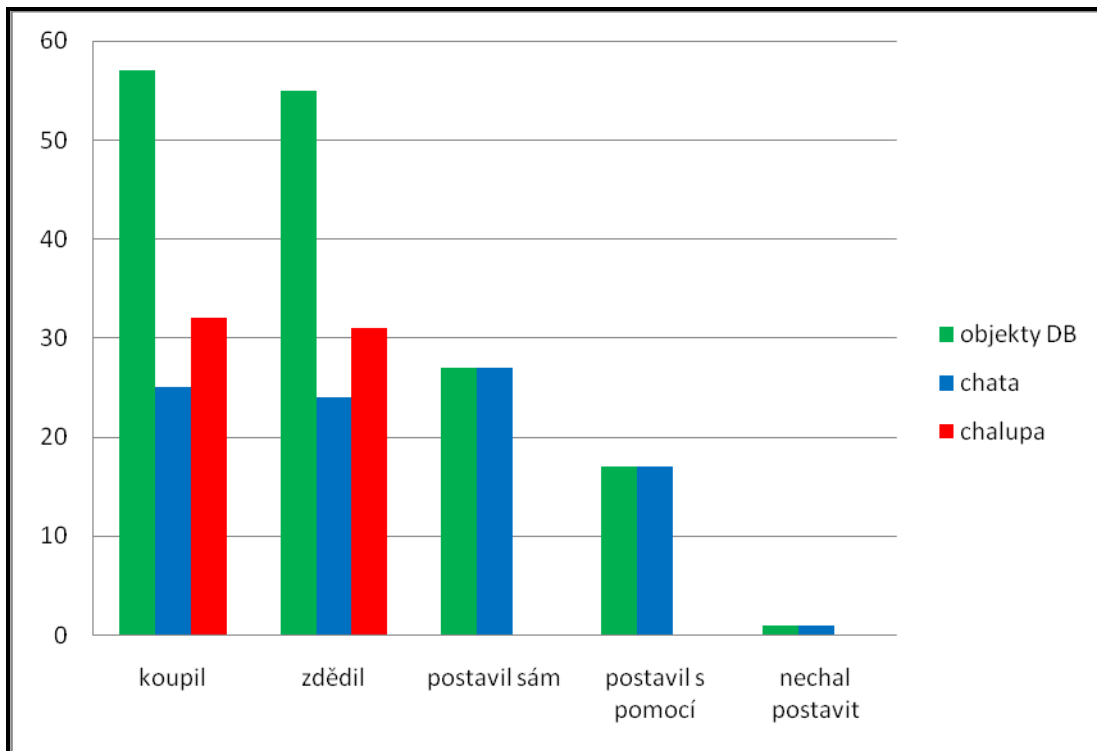
První část dotazníku se týkala údajů o objektu druhého bydlení. V položce, která sledovala vlastníky objektu, se více jak v polovině případů podařilo oslovit respondenty (56,7 %), kteří byli přímo vlastníkem objektu druhého bydlení. K tomu je potřeba ještě připočítat dalších 17 % respondentů, kteří objekt druhého bydlení vlastní společně s jinou osobou, nejčastěji manželské páry. Rodiče vlastníků byli osloveni ve 12 % případů. Pouze dva oslovení respondenti uvedli možnost, že objekt vlastní někdo jiný, což naznačuje, že pobyt trávili v objektu patřícím jejich známým.

Po získání informací týkajících se nabytí objektu, lze odhalit postupnou generační obměnu. Celá **1/3 dotazovaných objekt zdědila** a nadále využívá k rekreaci. Druhou velkou skupinu tvoří majitelé, kteří objekt získali koupí. Zde již není patrné, jestli objekt sloužil k rekreaci již před koupí, nebo změnil svojí funkci z trvalého bydlení na objekt druhého bydlení až po koupi nových vlastníků. Pouze **30 % respondentů si objekt postavilo**, ať už sami, nebo s pomocí řemeslníků, popřípadě si nechali objekt postavit. Toto se týká výhradně rekreačních chat a domků, protože chalupy do této skupiny podle definice nelze zařadit. Různé způsoby získání objektu v případě rozdělení na chaty a chalupy zobrazuje graf 7.

Rozloha pozemku se pohybuje v širokém rozpětí. Nalezneme zde objekty, které vlastní pouze pozemek pod zastavěnou plochou. Ta se pohybuje od 20 do 45 m². Na druhém konci spektra existují objekty, ke kterým patří též rozlehlé louky či části lesa. Rozdílné jsou také plochy pozemků u chat a chalup (jak naznačuje tab. 7). Chaty disponují daleko menšími pozemky. **Nejčastější hodnoty rozlohy jsou 400 m² a 350 m².**

Tyto výměry odpovídají dříve zákonem stanoveným normám. **Průměrná rozloha pozemku** u dotazovaných respondentů byla **729 m²**.

Graf 7: Způsob získání objektu druhého bydlení



Zdroj: vlastní šetření 2011

Podobný rozptyl jako u plochy pozemku najdeme i u zastavěné plochy. Mezi nejčastější výsledky patří rozměry 30, 40, 50 a 150 m². Menší rozměry náleží rekreačním chatám a domkům, rozměry pohybující se okolo 100 m² reprezentují rekreační chalupy. Ve sledovaném území je **průměrná zastavěná plocha 79 m²** (viz tab. 7). Celkové číslo je ovlivněno vyšším podílem chat, které mají menší rozlohu. Je ovšem nutné zdůraznit, že u obou údajů, jak rozlohy pozemku, tak zastavěné plochy, se jedná o odhad dotazovaných. Pouze v několika málo případech věděl respondent přesné rozměry, nebo byl ochoten dohledat data ve stavební dokumentaci.

Výsledky, udávající od jakého roku je objekt využíván, naznačují, že území bylo výrazněji rekreačně osídleno až ve druhé významnější fázi poválečného vývoje druhého bydlení v 80. letech 20. století. Průměrným rokem začátku využívání objektu je rok 1983. Mezi nejčastější odpovědi se řadí roky 1981 a 1986, kdy objekt druhého bydlení začalo využívat shodně 6,4 % respondentů. Zajímavý údaj představuje počet objektů, které začaly být využívány po roce 1989, kdy se všeobecně předpokládal úbytek objektů

druhého bydlení. Z odpovědí respondentů vyplývá, že **30 % objektů začali rekreanti využívat od roku 1990**. Lze to vysvětlit dvěma alternativami. První možnost je generační obměna majitelů druhého bydlení, neboť respondenti odpovídali od kdy je objekt jimi využíván. Ve druhém případě se jedná o nové objekty, získané především z prodeje chatek dříve využívaných k podnikovým rekreacím, jež byly ve sledované lokalitě hojně situovány.

Tab. 7: Porovnání chat a chalup pomocí stavebních ukazatelů v modelovém regionu „Hranice krajů-Středočeská“

	ODB	Chata	Chalupa
Průměrná plocha pozemku (m²)	729	399	1 209
Modus plochy pozemku (m²)	400	400	1 200
Průměrná zastavěná plocha (m²)	79	44,6	129,9
Modus zastavěné plochy (m²)	50	50	150
Počet místností v objektu	3,4	3	4,3
Počet lůžek	5,33	5	6,2
Počet osob	6,3	5,8	6,5

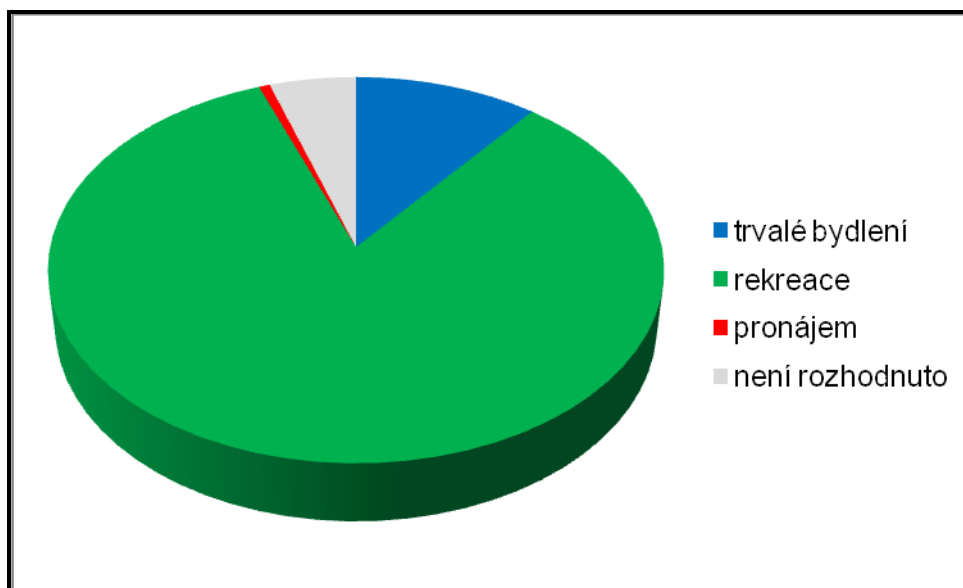
Zdroj: vlastní šetření 2011

Otázka, která sledovala počet obytných místností v objektu druhého bydlení ve sledovaném území, nám ukazuje, že počet místností se pohybuje mezi 2 až 7 místnostmi. Průměr odpovídá celorepublikovým hodnotám – 3 a 4 místnosti představují necelých 70 % (přesně 69,3 %). Chalupy disponují zpravidla o jednu místnost větším rozložením než rekreační chaty.

Též počet stálých lůžek odpovídá celorepublikovému průměru 5 lůžek. Ovšem nejčastěji byla uváděna ve 30 % hodnota 4. Ovšem 50% zastoupení 5, 6 a 7 lůžek dohromady utváří **průměr 5, 33 lůžek na objekt druhého bydlení**. Taktéž zde byly uváděny rozdíly mezi chatou a chalupou reprezentované jedním lůžkem navíc ve prospěch chalupy (viz tab. 7).

Z odpovědí respondentů vyplývá, že téměř v polovině případů navštěvují ODB dvě rodiny. Následuje využití třemi rodinami (27,4 %) a využití pouze jednou rodinou se vyskytlo u 25,5 % dotázaných. Vyšší počet rodin je již zanedbatelný. Analogická situace je i u počtu osob, kteří objekt navštěvují. Nejčastěji se setkáváme s počtem 4, 5, 6, 7 a 9, každý překračují 10 % respondentů dotazníkového šetření.

Graf 8: Plánované využití objektu v budoucnu



Zdroj: vlastní šetření 2011

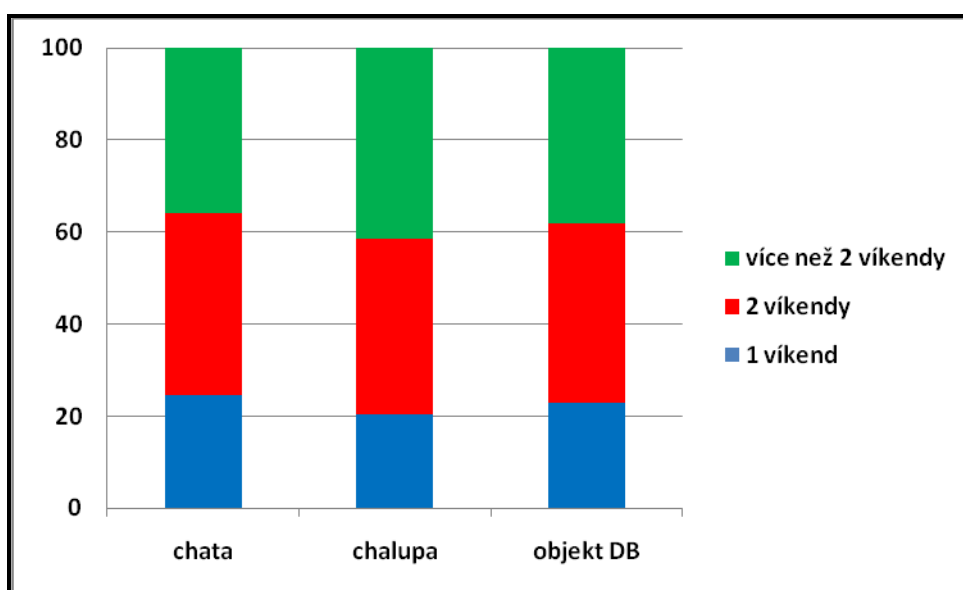
Jelikož se pohybujeme v oblasti tzv. „vnitřní periferie“ není překvapivé, že **o přeměnu na trvalé bydlení uvažuje pouze 11 % respondentů**. V případě **chalupářů** je podíl uvažujících o přeměně na trvalé bydlení výrazně vyšší (**19 %**) než v případě **chatařů (5 %)**. Tento fakt odráží nevhodnost transformace chat, kde neexistuje dostatečná technická infrastruktura a náklady na úpravy, potřebné pro trvalé bydlení. Ty by znamenaly značnou finanční investici. Také odpovědi na nutné podmínky pro možnost trvalého bydlení korespondují s nechutí respondentů k transformaci na trvalé bydlení v této lokalitě. Celá polovina dotázaných nechce za žádných podmínek trvale bydlet v objektu druhého bydlení. Opět je tu rozdíl mezi uživateli chat a chalup. Možnost transformace odmítá za všech podmínek 2/3 chatařů, ale jen 1/3 chalupářů. Mezi další významné faktory, které jsou podmínkou pro trvalé bydlení, respondenti uváděli stavební úpravy (29,3 %), lepší zásobování a služby (15,3 %), pracovní příležitost (14,6 %), veřejný vodovod a kanalizace (9,6 %) a jiné (7 %). Mezi jiné se nejčastěji objevovala odpověď důchod, ale to je pouze představa ještě zdravých pracujících lidí, protože v důchodovém věku se častěji objevují zdravotní problémy a s nimi je nutná lékařská pomoc. Tudíž je dojezd k lékařské pomoci v této oblasti i limitujícím faktorem pro trvalé bydlení. Též úmrtí jednoho z partnerů zamezuje trvalému bydlení a objekt je nadále využíván pouze k rekreaci. Není proto divu, že **83 % respondentů hodlají nadále objekt využívat k rekreačním účelům**. Pronájem se v odpovědích objevuje pouze jedenkrát, což je oproti

ostatním lokalitám značně nižší. Nezanedbatelný podíl představují též respondenti, kteří nevědí, jakým způsobem budou v budoucnu objekt využívat. Většinou se jedná o starší uživatele, jež hodlají odkázat objekt rodinným příslušníkům. Další generace ještě nemá představu o budoucím využití a nevyklučuje se ani prodej těchto objektů (viz graf 8).

Na otázku možného prodeje či výměny objektu druhého bydlení se 72 % respondentů vyslovilo záporně a nejsou za žádných podmínek ochotni objekt prodat. Je zde nutno zohlednit postoj majitelů v důchodovém věku. Tyto osoby nechtějí objekt prodat, ale zároveň připouští, že poté co objekt zdědí jejich děti či jiní příbuzní existuje možnost, že bude nemovitost prodána (podobnost s budoucím nejasným využitím objektu). Dalších 22 % dotazovaných je ochotných objekt prodat. Téměř většina respondentů, která takto odpověděla, si prodej podmiňuje špatnou finanční situací, nikoli finančním ziskem.

Z doby využívání objektu druhého bydlení během roku, je patrná **orientace na letní sezónu** (48 %). Ale také rekreace i na delší čas tzv. chatařskou (chalupářskou) sezónu, od jara do podzimu (41 %). Absence významnějších atraktivit spojených se zimním obdobím (lyžařské areály) nepodporuje celoroční navštěvování zdejších objektů. Pouze 11 % respondentů navštěvuje svůj objekt častěji jak 9 měsíců v roce. Většinou se jedná o uživatele chalup. Počet trávených víkendů v měsíci naznačuje graf 9. Průměrně se pohybuje kolem dvou a více víkendů (dohromady 77 %). Jen jeden víkend v měsíci navštěvuje objekt druhého bydlení zhruba 23 % respondentů.

Graf 9: Počet víkendů v měsíci strávených v objektu druhého bydlení



Zdroj: vlastní šetření 2011

6.2 Údaje o majitelích objektu

Poslední část dotazníku byla směřovaná na informace o majitelích objektu druhého bydlení. Není překvapivé, že **83 % respondentů má trvalé bydliště v bytě** – v družstevním bytě 33 %, v bytě v osobním vlastnictví 39 %, a zbylých 11 % v podnájmu. Pro tyto občany je tak trávení volného času v objektu druhého bydlení vítanou změnou od všedního dne stráveném v malém panelovém domě. Svůj vlastní domek má 16 % dotazovaných. Větší počet majitelů chalup trvale bydlí v rodinném domku. Jedno procento u této otázky označilo možnost jinde. Tento fakt naznačuje vyšší náročnost na údržbu obou domácností a tím i méně časté návštěvy. V počtu obytných místností trvalého bydliště převládají hodnoty obvyklé pro panelové domy – 3 místnosti 42 %, 2 místnosti 28 %, 4 místnosti 18 %. Zde je vidět, že uživatelé DB mají poměrně dobré bytové podmínky a standard bydlení. V 50 % případů žijí v trvalém bydlišti pouze dvě osoby. Dalších 36 % reprezentuje tříčlenné nebo čtyřčlenné rodiny.

Také spokojenost s bytovými poměry je u respondentů vysoká. 87 % dotazovaných uvádí své bytové poměry jako výborné nebo vyhovující. Jako špatné vidí své bytové poměry pouze 13 %. Možnost nevyhovující nevedl žádný dotazovaný. **Tyto výsledky jsou jedním z faktorů, který nenutí respondenty uvažovat o transformaci druhého bydlení.**

Vzdělanost respondentů se z ¼ pohybuje na středoškolské úrovni. 36 % dotazovaných má střední školu bez maturity, 39 % s maturitou. Vysokoškolské vzdělání má 19 % respondentů. Ve sledované lokalitě se projevuje vyšší vzdělanost, ale nijak se nevymyká průměrným hodnotám. Zásadní rozdíly nejsou ani mezi chataři a chalupáři (viz tab. 8).

Tab. 8: Vzdělanostní struktura uživatelů druhého bydlení v modelovém regionu „Hranice krajů-Středo západ“ (v %)

	Chata	Chalupa	Objekty DB
Základní	7,4	3,2	5,7
Středoškolské bez maturity	33	41,3	36,3
Středoškolské s maturitou	41,5	34,9	38,9
Vysokoškolské	18,1	20,6	19,1

Zdroj: vlastní šetření 2011

Největší skupina respondentů byla vedena jako **zaměstnanci (46 %)**, druhou významnou skupinu tvoří **důchodci (41,5 %)**, která má více volného času a tráví v objektu druhého bydlení více času. **Podíl podnikatelů je zde zastoupen pouze 10 %**, což je výrazně méně oproti očekávání.

U pohlaví dotazovaných je uvedeno více mužů (60 %), ale ve většině případů se jednalo o rozhovor s oběma partnery, ale muž byl uváděn jako konkrétní dotazovaná osoba.

Nejčastěji byli respondenti ve věkovém rozmezí 61 – 70 let, což odpovídá předdůchodovému a důchodovému věku. Druhou nejvíce zastoupenou skupinou byli 51 – 60, starší produktivní věk. Tedy osoby, které mají jisté finanční zázemí, a také se jejich děti už osamostatnily. **Chalupáři disponují mladší věkovou strukturou (2/3 respondentů do 60 let)**, což napovídá postupné generační výměně.

Naprostá většina (78 %) respondentů žije v manželském svazku. Tento fakt může také přispívat k ukládání finančních prostředků do nemovitostí, stejně jako věk dotazovaných.

6.3 Srovnání výsledků dotazníkového šetření v regionu „Hranice krajů-Středočeská“ se zkoumanými oblastmi Česka

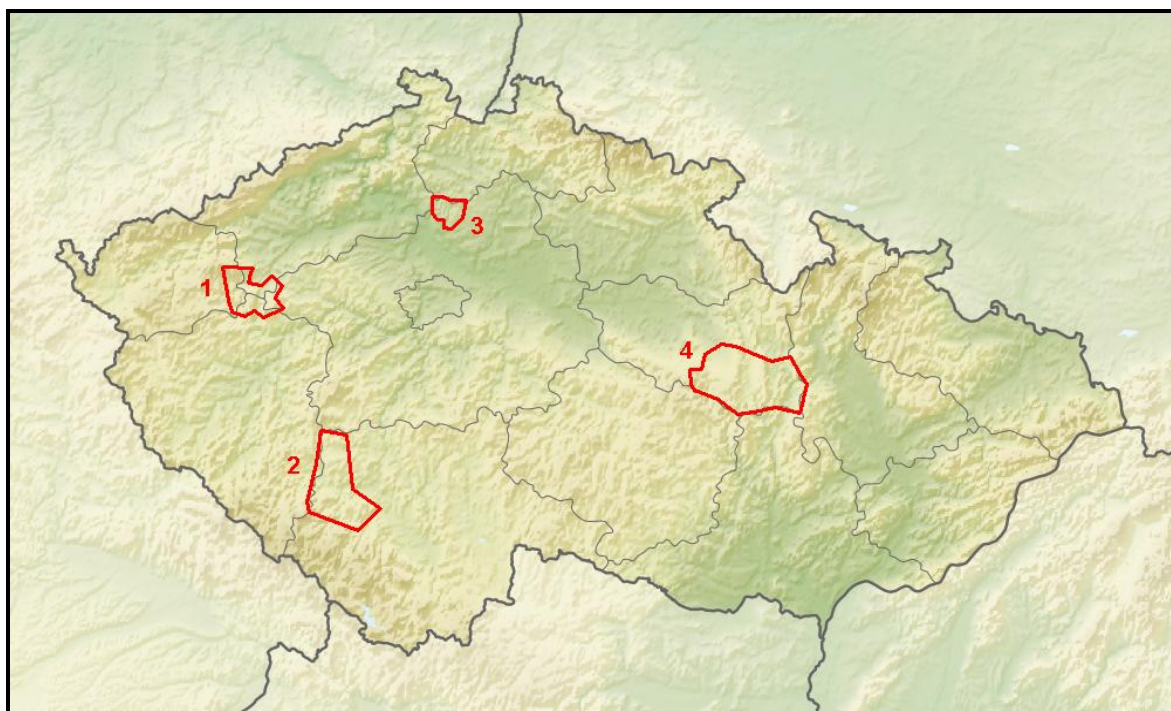
Pro porovnání sledovaného regionu byla vybrána podobná periferní území, kde probíhal výzkum druhého bydlení v předešlých deseti letech (obr. 7). Jedná se o území v okresech Strakonice (Bělohlová 2002), Svitavy (Šafránková 2008) a o Kokořínsko (Šulcová 2010). Tato území byla vybrána z následujících důvodů:

- Vybrané lokality tvoří rekreační zázemí pouze jednoho zdrojového místa – lokalita je sycena z více zdrojových oblastí, ale i více krajů.
- Výskyt druhého bydlení se nesoustředí pouze do jednoho místa (nebo do několika málo míst), ale je rovnoměrně rozložen po celém sledovaném území.
- Ve sledovaných oblastech je možné doložit vyšší podíl chalup na objektech druhého bydlení, než činí celorepublikový průměr.

Ve druhé části této kapitoly bude provedeno srovnání s celorepublikovými ukazateli. K porovnání sloužily výsledky šetření získané zejména v rámci projektu Grantové agentury ČR „Regionální diferenciaci druhého bydlení v ČR a vztah k jiným formám cestovního ruchu“, který probíhal v letech 2001 až 2003 (Vágner, Fialová a kol. 2004).

Tyto šetření byla doplněna o novější studie, především o diplomové práce z katedry sociální geografie a regionálního rozvoje Přírodovědecké fakulty Univerzity Karlovy v Praze. Podrobné hodnoty dosažené v jednotlivých modelových územích představuje příloha 2.

Obr. 7: Modelové oblasti pro porovnávání druhého bydlení v periferii



Zdroj: autor 2012 (podklad převzat z http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/be/Relief_Map_of_Czech_Republic.png)

Poznámka: 1 – „Hranice krajů-Středozápad“; 2 – Strakonicko, 3 – Kokořínsko; 4 – Svitavsko.

Porovnání s ostatními periferními oblastmi

Charakteristika modelového území Strakonicka

Okres Strakonice lze zařadit mezi venkovské, respektive periferní okresy Česka, jak ukázala řada studií (HAMPL, Gardavský, Kühnl 1987, Marada 2001, Fialová 2001). Zachované kvalitní životní prostředí (s typickou jihočeskou krajinou) svědčí o spíše průmyslově zemědělském charakteru okresu. Strakonicko má výrazně tranzitní polohu s dopravními tahy spojující centra vyšších správních celků (silniční tahy Plzeň-České Budějovice, Praha-Strakonice-hranice s Německem). Druhé bydlení zde pochází z trampingu a chaty se začaly nejdříve objevovat podél toku Volyňky a Otavy. Na Strakonicku převažují rekreační chalupy (76,5 %) nad chatami a rekreačními domky

(23,5 %). I přesto že v dotazníkovém šetření byl osloven nadpoloviční podíl chatařů. Téměř polovina vlastníků objektů druhého bydlení má trvalé bydliště přímo v okrese, zbylou část nejvíce reprezentují vlastníci z Prahy, Českých Budějovic a Písku (Bělohlová 2002).

Charakteristika modelového území Svitavska

Okresem Svitavy procházela hranice Sudet, jež okres rozdělovala na průmyslovější německou část (zejména textilní výroba) a převážně zemědělskou českou část, nyní je celý okres převážně zemědělského rázu. Svitavsko má taktéž tranzitní polohu v prostoru mezi Čechy a Moravou (silniční tahy Hradec Králové-Olomouc, Brno-Svitavy a železniční trať Praha-Pardubice-Česká Třebová-Brno). Druhé bydlení se na Svitavsku začíná rozvíjet až po roce 1970. V roce 1970 činil podíl objektů druhého bydlení na trvale obydlených domech pouze jedno procento, který narostl na 21 % v roce 2001. Rekreační chalupy tvoří 2/3 všech objektů druhého bydlení v okrese. Tudíž také v dotazníkovém šetření měli chalupáři dvoutřetinovou převahu nad chataři. Trvalé bydliště má přímo v okrese Svitavy 32 % vlastníků, další výrazné zastoupení představují majitelé z Brna a Pardubic (Šafránková 2008).

Charakteristika modelového území Kokořínska

Také oblast Kokořínska lze definovat jako periferní území, vzhledem k druhému bydlení (Fialová 2001), má také převážně zemědělský charakter. Kokořínskem procházela hranice Sudet, což ovlivnilo pozdější rozvoj území. Sledované území se nachází v CHKO Kokořínsko a neprochází jim významnější dopravní tah. Druhé bydlení se zde odráží od trampingu z 30. let 20. století. Největší rozmach DB na Kokořínsku byl podobně jako jinde v Česku od konce 60. let do konce 80. let. V současnosti je zde „zakázána nová výstavba rekreačních objektů z důvodu ochrany přírody, tudíž nové rekreační objekty se již nestaví a stavět nebudou“ (Šulcová 2010, s. 46). Chalupy na Kokořínsku tvoří více jak 56 % všech objektů sloužících k druhému bydlení. Nejvíce vlastníků objektů druhého bydlení pochází z Prahy, trvalé bydliště v okrese Mělník představuje druhou nejvýznamnější skupinu (Šulcová 2010).

Výsledky porovnávání lokalit

Srovnání podobných lokalit v periferním území dokumentuje tab. 9, kde jsou přehledně shrnuty výsledky z několika studií (Šulcová 2010, Bělohlová 2002, Šafránková 2008, vlastní šetření 2011). Následující text představuje vybrané faktory ovlivňující druhé bydlení v porovnávaných lokalitách:

- Porovnávané oblasti se vyznačují většími rozlohami pozemků. Tento fakt odráží vyšší podíl chalup, jež zpravidla disponují rozsáhlejšími pozemky. **V regionu „Hranice krajů-Středo západ“ je ukazatel ovlivněn vyšším podílem dotazovaných majitelů chat, kteří mají k dispozici menší pozemky a orientačním odhadem respondentů.** Také zastavěná plocha objektů je v porovnávaných území obdobná. Vyšších hodnot dosahuje Kokořínsko, kde lze tento fakt odůvodnit hojnějším výskytem roubených chalup, jež mají větší zastavěnou plochu.
- Počátek rekreačního využívání objektů druhého bydlení je ve všech porovnávaných oblastech podobný – začátek 80. let. Na Kokořínsku lze rozpoznat dřívější počátek v dlouhé tradici trampingu sahající do první republiky. Ostatní porovnávané lokality lze charakterizovat jako vzdálenější rekreační zázemí, jež se rozvíjelo později (právě na přelomu 70. a 80. let).
- Počet lůžek a počet rodin se v podstatě shodují ve všech porovnávaných lokalitách. Na Kokořínsku a v regionu „Hranice krajů-Středo západ“ je vyšší počet místností, což lze na Kokořínsku vysvětlit tím, že je zde větší zastavěná plocha objektu druhého bydlení. **V regionu „Hranice krajů-Středo západ“ lze tento jev odůvodnit potřebou více místností, neboť objekt je využíván větším počtem osob, než je tomu ve zbylých lokalitách.**
- Fakt, že se ve všech případech jedná o periferní území, se odráží i v úvahách o transformaci na trvalé bydlení. Nejvíce majitelů o této přeměně uvažuje na Kokořínsku, především díky podílu chalup, které jsou lépe vybavené na trvalé bydlení než většina chat. Na Strakonicku a v regionu „Hranice krajů-Středo západ“ je podíl takto uvažujících osob nižší, zejména vzhledem k horší občanské vybavenosti. Opačná situace je v případě nevyločení trvalého bydlení. Nejvíce respondentů tuto možnost nevyklučuje v regionu „Hranice krajů-Středo západ“. Po sečtení respondentů nevyklučujících možnost trvalého bydlení v objektu druhého bydlení a respondentů uvažujících o přeměně na trvalé bydlení docházíme ke

shodným údajům. Tomuto se vymyká pouze Strakonicko. Zde bylo šetření prováděno v roce 2001, což mohlo výsledky ovlivnit (rozšíření internetu a s tím práce na dálku, vyšší mobilita obyvatel). Dále výsledek mohl ovlivnit fakt, že dotazníkové šetření proběhlo převážně v chatových osadách, protože transformace chat je náročnější (díky neexistenci technické infrastruktury) než je tomu u chalup či chat v intravilánu.

- Možnost komerčního využití objektu nevidí respondenti příliš reálně. **V regionu „Hranice krajů-Středo západ“ odmítá komerční využití nejvíce osob, neboť se jedná o periferní území, kde neexistuje poptávka.** Naproti tomu vyšší zájem o komerční využití nalezneme na Kokořínsku a Svitavsku. Kokořínsko disponuje kvalitním rekreačním potenciálem, Svitavsko nabízí blízkost celoročně atraktivních Orlických hor a Žďárských vrchů. K odmítnutí prodeje objektu druhého bydlení se staví respondenti ve všech regionech shodně. Nižší hodnoty v regionu „Hranice krajů-Středo západ“ lze odůvodnit načasováním terénního šetření, které probíhalo v době „hospodářské krize“. Tato nejistota přiměla větší počet respondentů nevyloučit možný prodej.
- Na Strakonicku je rekreační zázemí především pro samotný okres Strakonice, tudíž není překvapující vysoký podíl uživatelů druhého bydlení do 30 km od trvalého bydliště. Jak již bylo uvedeno výše v charakteristice jednotlivých lokalit, Svitavsko tvoří rekreační zázemí pro Pardubice respektive Brno a Kokořínsko pro obyvatele Prahy. V obou územích se zdrojové oblasti uživatelů nachází ve větší vzdálenosti než uváděných 30 km. **Region „Hranice krajů-Středo západ“ se nachází na území vzdálenějším více než 30 km od větších měst** (jako hlavní zdrojové oblasti uživatelů DB), proto je podíl těchto respondentů nízký oproti ostatním lokalitám.
- **Nejvyšší vzdělání vykazují respondenti ze Svitavska.** Lze to vysvětlit nižším podílem vlastníků v poproduktivním věku, kdy je možné předpokládat závislost mezi mladší věkovou strukturou a vyšší mírou vzdělanosti. Dalším možným odůvodněním je vyšší podíl chalup, a z toho vyplývající větší finanční zátěž na jejich údržbu. Tento fakt předpokládá lépe placené pracovní zařazení a s tím související vyšší vzdělání. **Region „Hranice krajů-Středo západ“ je rekreačním zázemím (mimo jiné) pro severočeské uhelné pánve.** Z toho vyplývá, že majitelé druhého bydlení budou více dělnicky zaměřeni, a tudíž bude nižší podíl majitelů s vyšším vzděláním.

Tab. 9: Srovnání vybraných ukazatelů druhého bydlení

	Strakonicko	Svitavsko	Kokořínsko	Hranice krajů- Středozápad
Plocha parcely (m ²)	1404	1265	1197	729
Zastavěná plocha (m ²)	67	73,5	93,9	79
Počátek rekreačního využívání objektu	1983	1984	1980	1983
Počet lůžek v objektu	5	5,6	5,8	5,3
Počet místností v objektu	2	2,9	3,4	3,4
Počet osob využívajících objekt	5	5,5	5,3	6,3
Počet rodin využívajících objekt	2	2,1	1,7	2,1
O trvalém bydlení uvažuje (%)	11	20	29	11
Trvalé bydlení nevyklučuje (%)	40	42	31	50
Odmítá komerční využití (%)	90	87	85	94
Objekt nehodlá nikdy prodat (%)	83	94	90	72
Objekt do 30 km od místa bydliště (%)	80	34	25	7
Nejvyšší dosažené vzdělání SŠ s maturitou + VŠ	74	82,5	68	58
Majitelé nad 60 let (%)	32,4	27,5	44,4	44
Celoroční využití objektu (%)	53	58	43	11

Zdroj: Bělohlová 2002, Šafránková 2008, Šulcová 2010, vlastní šetření 2011

- Podíl majitelů nad 60 let je shodný na Kokořínsku a v regionu „Hranice krajů-Středozápad“. Nižší podíl na Svitavsku lze odůvodnit již zmiňovaným pozdějším počátkem rekreačního osídlení. **V případě Strakonicka je nutné přihlídnout na časový odstup, kdy byla studie prováděna.** Lze proto předpokládat, že se podíl majitelů nad 60 let v současnosti v této oblasti přibližuje hodnotám z Kokořínska a region „Hranice krajů-Středozápad“. V průběhu příštích 10 let je možno očekávat postupnou generační výměnu.
- **Celoroční užívání předurčuje poloha porovnávaných oblastí.** Strakonicko se nachází v blízkosti Šumavy, Svitavsko se rozkládá v zázemí Orlických hor a Žďárských vrchů. Tato poloha v oblastech s doprovodnou infrastrukturou pro trávení volného času i v zimním období napomáhá vyššímu podílu celoročního využívání. V případě regionu „Hranice krajů-Středozápad“ znemožňuje celoroční využívání absence kvalitní sociální infrastruktury v kombinaci s neudržováním přístupových cest do chatových osad v zimním období.

Srovnání s celorepublikovými výsledky

Celkem bylo v 19 sledovaných územích osloveno 4266 respondentů, kdy šetření probíhala po dobu 20 let (od prvních výzkumů v zázemí Prahy v roce 1991 až po výsledky předkládané v této práci).

V případě plochy parcely je sledované modelové území nejvíce podobné se sousedními sledovanými lokalitami Plzeňsko a Střední Čechy. Podobnost je zde dána shodným charakterem osídlení (neboť region „Hranice krajů-Středo západ“ je částečně součástí těchto území), i podobným procentuálním zastoupením chat a chalup. Ovšem pohybuje se pod celorepublikovým průměrem. U zastavěné plochy má sledované území nejbližší ke Svitavsku. Ale **celkově má o 10 m² větší rozměr**, což je dáno vyšším zastoupením chalup, jež disponují větší zastavěnou plochou.

Sledované území v celorepublikovém srovnání patří k oblastem s pozdějším rekreačním osídlením. Je to dáno vzdáleností od hlavních zdrojových center. Výraznější nástup druhého bydlení zde nastává až koncem 70. a počátkem 80. let. Podobně jako je tomu na Písecku, Svitavsku, Strakonicku, Ústecku či Vsetínsku. **Stáří objektů se tedy pohybuje kolem 30 let**, což je ve srovnání s průměrnými výsledky pro druhé bydlení lehce podprůměrný stav.

Počet lůžek odpovídá novějším studiím, které předpokládají 5 lůžek na ODB. V současné době jsou více zařazovány rekreační chalupy do detailních šetření, roste také počet lůžek, neboť chalupy disponují většími prostory a vyšším počtem lůžek. Na počet lůžek navazuje počet osob navštěvujících objekt. V průměru se pohybuje o 0,3 – 0,5 více než je počet lůžek. **V regionu „Hranice krajů-Středo západ“ je tento počet ovšem vyšší**, což lze odůvodnit střídáním dvou generací popřípadě dvou rodin, či střídavými návštěvami příbuzných a známých.

Úvahami o transformaci na trvalé bydlení v blízké budoucnosti **uvažuje 18 % všech respondentů. Ve sledovaném území vnitřní periferie je zájem respondentů o přeměnu funkce očekávaně nižší**. Podobné hodnoty můžeme nalézt v zázemí měst vyšší hierarchické úrovně (krajská či okresní města), kde je ovšem větší zastoupení chat koncentrovaných do osad s menšími předpoklady pro transformaci druhého bydlení. Zároveň majitelé těchto objektů pocházejí z bezprostřední blízkosti rekreačních objektů. Ze srovnávaných lokalit podléhají těmto podmínkám především Brněnsko, Ústecko, Jihlavsko, Prostějovsko a Strakonicko. Přeměnu na trvalé bydlení nevyklučuje více jak polovina uživatelů. „Zjištěné výsledky o možnosti transformace objektů druhého bydlení na objekty trvalého bydlení vesměs korespondují s podílem chalup, jejich vybaveností

a dostupností do hlavních center a s polohou k hlavním komunikačním osám“ (Vágner, Fialová a kol. 2004, s. 228).

Svůj objekt druhého bydlení vlastní přes **50 % majitelů ve vzdálenosti do 30 km od místa bydliště**. V případě Olomoucka, Jihlavska a Ústecka žije v této vzdálenosti naprostá většina vlastníků. Jedná se výhradně o rekreační zázemí těchto měst. Naproti tomu Hranice krajů-Středožápad se svojí okrajovou polohou na rozhraní čtyř krajů, kde chybí ve zmiňované vzdálenosti populačně větší sídlo, dosahuje nejmenšího počtu majitelů, kteří mají trvalé bydliště do vzdálenosti 30 km od objektu druhého bydlení.

Hranice krajů-Středožápad nepatří k nejvzdělanějším lokalitám. Hodnoty vzdělanosti se zde pohybují pod národním průměrem, který představuje 66 % uživatelů druhého bydlení s maturitou či vysokoškolským vzděláním. S pozdějším rozšiřováním druhého bydlení a především chalupaření se „druhé bydlení stává více sociálně selektivním jevem“ (Vágner, Fialová a kol. 2004, s. 232). Právě vlastnictví chalupy je finančně náročnější, tudíž lze předpokládat lépe placené zaměstnání a s tím je spojené vyšší vzdělání (jak již bylo zmíněno výše).

Při porovnání respondentů **v poproduktivním věku** nesmíme opomenout rozdílnou dobu vzniku porovnávaných studií. V rozmezí 20-ti let, kdy tato pozorování vznikala, se stále pohybuje průměrný podíl těchto osob na **1/3 všech respondentů. Musíme ovšem připustit postupnou generační obměnu, která je zde pravděpodobná**. K tomuto jevu nejspíše dochází v současné době ve Středních Čechách, na Plzeňsku a Chrudimsku. Nejnovější studie zaznamenávají vyšší podíl lidí v důchodovém věku (Kokořinsko, Písecko, „Hranice krajů-Středožápad“), kdy se jedná o lokality, jež začaly sloužit k druhému bydlení v pozdějších letech. Majitelé, kteří si tyto objekty pořizovali, již dosáhli důchodového věku.

7. ZÁVĚR

Dnešní uspěchaná doba a větší nároky na pracovní úsilí nutí společnost k efektivnímu využívání volného času. Druhé bydlení je jednou z aktivit, jak lidé mohou načerpat nové síly nejen do pracovního života. „Útěk z města“, jak je někdy tento proces nazýván, je spojen především s venkovskou krajinou. A právě periferní území nabízejí vhodný prostor pro tuto formu cestovního ruchu. Přítomnost přírodního prostředí je důležitým prvkem, který sem přivádí rekreanty z města a jeho bezprostředního okolí. S růstem měst se také rozšiřuje jeho (rekreační) zázemí. Prodlužuje se také dojížďková vzdálenost rekreačních cílů. Zde hraje důležitou roli taktéž dopravní dostupnost, neboť se každý snaží čas potřebný na přepravu snížit na minimum.

Po vyhodnocení dostupných informací a výsledků terénního šetření lze nastínit možný budoucí vývoj druhého bydlení v oblasti vnitřní periferie. Je ovšem důležité mít na paměti, že jednotlivé oblasti druhého bydlení se mohou lišit, tudíž nelze závěry generalizovat na celé území Česka (ani na jednotlivé typy periferních oblastí), neboť se zde objevuje velká regionální diferenciací tohoto jevu.

Hlavním cílem práce bylo nastínění perspektiv druhého bydlení a jeho možnou transformaci ve vnitřní periferii s ohledem na dopravní dostupnost. Z výzkumu vyplývá, že v modelovém území bude druhé bydlení představovat dominantní formu cestovního ruchu, vzhledem k plánovanému budoucímu využití objektu k rekreaci. I když dramaticky neporoste počet nových objektů druhého bydlení, lze nadále počítat s jejich mírným nárůstem. Jedná se především o chatky rozprodávané v bývalých areálech podnikové rekreace a domy po příbuzných, kteří zde trvale žili do své smrti. I přes poměrně dobrou dopravní polohu a dostupnost hlavních zdrojových center (především krajských a okresních měst) je minimální zájem o transformaci na trvalé bydlení. Vyšší zájem o transformaci mají tradičně chalupáři. Možné přeměně nejvíce brání nutné stavební úpravy a nedostatečná sociální i technická infrastruktura. Téměř minimální roli hraje v očích respondentů plánovaná dostavba rychlostní silnice R6 v modelovém území. I když tato komunikace může výrazně zkrátit časovou dostupnost a vytvořit prostor pro možný rozvoj oblasti z ekonomického i demografického pohledu (zvýšení počtu obyvatel, a tím i možná transformace druhého bydlení na trvalé bydlení).

Při porovnání s dalšími periferními oblastmi, kde probíhal výzkum druhého bydlení, vykazuje modelové území „Hranice krajů-Středočeská“ poměrně podobné výsledné

hodnoty. Nižších hodnot dosahuje pouze v případě dojíždky do 30 km, vzdělanosti a ochotě objekt prodat. Vzdálenost dojíždky je zapříčiněno polohou modelového území a absencí většího centra (města jako zdrojové oblasti uživatelů DB) ve vzdálenosti do 30 km. Prodej objektu je ovšem ve většině případů podmíněn finanční tísní.

Z hlediska dopravní dostupnosti jsou všechna větší zdrojová místa dostupná po silnicích I. a II. třídy. Časová dostupnost se pohybuje v rozmezí pro víkendovou rekreaci (doba dojíždky do 1,5 hodiny). V modelovém území jsou pak zajištěny přístupy po silnicích III. třídy či místních komunikacích. Chatové osady mají většinou napojení pouze po lesních nebo polních cestách. V případě veřejné dopravy se zde vyskytuje 5 k. ú., které nedisponují zastávkou veřejné dopravy. V období letních prázdnin, kdy jsou zdejší objekty druhého bydlení nejvíce využívány, neobsluhuje veřejná doprava v pátek 17 % k. ú. V neděli je dokonce veřejnou dopravou nedostupných 45 % k. ú.

Jako zcela dominantní dopravní prostředek se jeví osobní automobil. Tento dopravní prostředek představuje pro uživatele druhého bydlení pohodlný, rychlý a časově nejpříjemnější dopravní prostředek. Kombinaci více dopravních prostředků (i s využitím osobního automobilu) využívá 17 % respondentů. Odkázáno čistě na veřejnou dopravu je v modelovém území pouze malá část uživatelů druhého bydlení. Naopak veřejnou dopravu pro rekreační dojíždku nikdy nevyužilo 64 % dotazovaných.

Z hlediska dlouhodobého vývoje dostupnosti veřejnou dopravou lze pozorovat návrat dopravní obslužnosti k počtu spojů dosahujících hodnot z doby před rokem 1990. Na dosažení těchto výsledků má největší význam organizování veřejné dopravy krajskými úřady. Od tohoto faktu se odvíjí i vznik integrovaných dopravních systémů. IDS operují převážně na územích jednotlivých krajů (s výjimkou Plzeňského kraje, který nemá zastoupení IDS v modelovém území).

V případě autobusové dopravy se nejedná o plně uzavřený systém (pouze na území kraje), ale existují i linky překračující krajské hranice. Větší rezervy jsou stále v případě rekreačních linek. V modelovém území takto slouží pouze jediná linka Kralovice – Žihle – Manětín, která je v provozu pouze přes letní prázdniny (červenec a srpen). Rekreační linky byly dříve běžnější a směřovali do regionu „Hranice krajů-Středočápad“ z největších zdrojových míst, bohužel tyto spoje nebyly po roce 1990 obnoveny. I tento fakt má vliv na vyšší míru používání automobilu pro rekreační dojíždku.

Obdobně lze hodnotit železniční dopravu, kde ovšem krajské hranice nepředstavují významnější bariéru. V případě železnice existuje větší stabilita spojů ve všední den

a o víkendů. Díky stálosti spojů a lepším víkendovým spojením využívá vlak pro rekreační dojížděku více rekreatantů, než je tomu v případě autobusové dopravy.

Vzájemnou provázanost železniční a autobusové dopravy lze v současné době hodnotit jako úspěšnou. Dokázalo se zabránit „dublování“ linek, ke kterému docházelo v rámci bojů o zákazníky. Také zde existuje návaznost přestupů mezi těmito dvěma typy veřejné dopravy, především zásluhou organizování IDS.

Zodpovězení výzkumných otázek:

Ovlivňuje perifernost území transformaci druhého bydlení?

Ano, perifernost území se zde projevila. O transformaci druhého bydlení zde uvažuje výrazně méně respondentů než v jiných územích. Tento fakt je zde podmiňován špatnou technickou i sociální infrastrukturou.

Jaké jsou hlavní zdrojové oblasti rekreatantů? Hraje významnou roli jejich dopravní dostupnost?

Dobrá dopravní dostupnost zde hraje významnou roli, neboť nejvíce majitelů dojíždí z Mostecka, Prahy, Plzeňska, Kladenska a Žatecka. Všechny zdrojové oblasti jsou spojeny s Hranicí krajů-Středo západ silnicemi I. třídy (a plánuje se zde výstavba rychlostní silnice R6).

Jaký je podíl veřejné dopravy na dojížděce do ODB?

Pravidelné využívání veřejné dopravy pro rekreační dojížděku dosáhlo pouze 5 %, avšak příležitostně (pro tuto studii je zvolena hranice více jak 5x ročně) užívá veřejnou dopravu 18 % dotazovaných. Vyšších výsledků by bylo dosaženo, kdyby do tohoto hlediska byla brána i kombinace více dopravních prostředků s automobilem (spolujízdy, doprava autem od určité zastávky atd.)

Projeví se přítomnost objektů druhého bydlení na sestavování jízdních řádů veřejné dopravy?

Z výsledků korelační analýzy je patrné, že přítomnost objektů druhého bydlení nehraje žádnou roli při sestavování jízdních řádů veřejné dopravy. Na jejich vytvoření má největší význam populační velikost sídla a kvalita dopravní sítě.

Potvrdí se předpokládaná špatná návaznost veřejné dopravy při překračování krajských hranic?

Krajské hranice netvoří žádnou bariéru v případě železniční dopravy. V případě autobusové dopravy je možné částečné omezení. Počet linek, který překračuje hranice krajů je poměrně malý (6 regionálních linek). Je doplněn dálkovými autobusy ze vzdálenějších oblastí, které v modelovém území obsluhují některé zastávky. Lze tedy zhodnotit, že krajské hranice nepředstavují zásadní překážku pro zajišťování veřejné dopravy ve sledovaném území.

Periferní oblasti představují ideální místo pro odpočinek a trávení volného času. Není tedy překvapující, že tyto oblasti jsou vyhledávaným prostředím pro druhé bydlení. Rekreační zázemí velkých měst se rozšiřuje do větších vzdáleností především do venkovské krajiny. Tento posun by ovšem nenastal bez kvalitního dopravního spojení s rekreační oblastí. Rychlejší a pohodlnější cesta z domova na chatu či chalupu nijak nepřispěje k rozvoji periferie. Naopak vybudování odpovídající dopravní infrastruktury může narušit rovnováhu a dokonce přispět k prohloubení problémů periferních oblastí. Proto je důležité, aby rekreanti získali vztah k místu svých druhých domovů, zapojovali se do veřejného života a tím pomáhali upevňovat regionální identitu.

Tato práce dokládá značný nástup automobilizace po roce 1990, který byl doplněn zhoršující se nabídkou veřejné dopravy a tím pádem i nezájmem o tento druh přepravy. Projevilo se to i v oblasti rekreační dojížděky, kdy dříve fungoval systém rekreačních linek (hlavně z větších zdrojových oblastí), který je dnes omezen pouze na vybrané linky. Pro porovnání by se mohly budoucí práce zaměřit na dopravní dostupnost a způsob cestování do objektů druhého bydlení v zázemí velkých měst. Zde by významnou roli mohl sehrát integrovaný dopravní systém. Zajímavé by bylo též pracovat s daty o obsazenosti rekreačních linek.

8. Seznam použité literatury a zdrojů

- ANDĚL, J., BIČÍK, I. (1980): K některým problémům geografické mobility obyvatelstva, Acta UK – geographica, XV, s. 149–159.
- BARTOŠ, M. a kol., (2011): Amenitní migrace do venkovských oblastí České republiky. Lesnická práce, s.r.o., 196 s.
- BĚLOHLAVOVÁ, J. (2002): Rozvoj cestovního ruchu na Strakonicku se zaměřením na druhé bydlení. Diplomová práce, KSGRR, PřF UK v Praze, Praha, 106 s.
- BIČÍK, I. a kol. (2001): Druhé bydlení v Česku. KSGRR, PřF UK v Praze, Praha, 167 s.
- BLAŽEK, J., UHLÍŘ, D. (2002): Teorie regionálního rozvoje: nástin, kritika, klasifikace. UK v Praze, Karolinum, Praha, 211 s.
- BRINKE, J. (1999): Úvod do geografie dopravy. UK v Praze, Praha, 114 s.
- ČERMÁK, L. (2005): Hodnocení vztahu dopravní dostupnosti a exponovanosti území. In: Novotná, M. (ed.): Problémy periferních oblastí, KSGRR, PřF UK v Praze, Praha, s. 44–52.
- 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.
- DUŠEK, K. (1972): Rekreační doprava a ochrana krajiny. UVTEL, 53 s.
- DŽUPINOVÁ, E., PŠENKA, T.. (2010): Vybrané geografické aspekty druhého bývání na Slovensku. In Holešínská , A. (ed): 1. Mezinárodní kolokvium cestovního ruchu. Sborník příspěvků. Masarykova univerzita, Brno, s. 7–16. Dostupné na: <http://is.muni.cz/do/econ/soubory/katedry/kres/3910085/10619195/Sbornik-kolokviumCR2010-finale.pdf>, [citováno 17.2.2012].
- FARSTAD, M. (2011): Rural residents' opinions about second home owners' pursuit of own interests in the host community, Norsk Geografisk Tidsskrift - Norwegian Journal of Geography, 65, č. 3, s. 165–174.

- FIALOVÁ, D. (1992): Současný stav a perspektivy rekreačních lokalit v těsném zázemí Prahy: (příklady lokalit - Jarov, Károv, Ohrobec). Diplomová práce, KSGRR, PřF UK v Praze, Praha, 70 s.
- FIALOVÁ, D. (2000): Transformace druhého bydlení v zázemí Praha. Disertační práce. KSGRR, PřF UK v Praze, Praha, 130 s.
- FIALOVÁ, D. (2001): Druhé bydlení a jeho vztah k periferním oblastem. Geografie – Sborník ČGS, 106, č. 1, s. 36–47.
- FIALOVÁ, D. (2004): Okolnosti podmiňující vznik a vývoj druhého bydlení. In: Vágner, J., Fialová, D. a kol. (2004): Regionální diferenciacie druhého bydlení v Česku. KSGRR, PřF UK v Praze, Praha, s. 38–48.
- HALÁS, M. (2008): Priestorová polarizácia spoločnosti s detailným pohľadom na periférne regióny Slovenska. In: Sociologický časopis, 2008, 44, č. 2, s. 113–138.
- HALFACREE, K. (2011): 'A solid partner in a fluid world' and/or 'line of flight'? Interpreting second homes in the era of mobilities, Norsk Geografisk Tidsskrift - Norwegian Journal of Geography, 65, č. 3, s. 144–153.
- HALL, C. M., MÜLLER, D. (2004): Tourism, Mobility and Second Homes. Between Elite Landscape and Common Ground. Aspects of Tourism. Channel View Publications, 302 s.
- HAMPL, M., GARDAVSKÝ, V., KÜHNL, K. (1987): Regionální struktura a vývoj systému osídlení ČSR. UK v Praze, Praha, 255 s.
- HAVLÍČEK, T., CHROMÝ, P. (2001): Příspěvek k teorii polarizovaného vývoje území se zaměřením na periferní oblasti. Geografie – Sborník ČGS, 106, č. 1, s. 1–11.
- HAVLÍČEK, T., CHROMÝ, P., JANČÁK, V., MARADA, M. (2005): Vybrané teoreticko-metodologické aspekty a trendy geografického výzkumu periferních oblastí. In: Novotná, M. (ed.): Problémy periferních oblastí, KSGRR, PřF UK v Praze, Praha, s. 6–24.
- HENDL, J. (2004): Přehled statistických metod zpracování dat: Analýza a metaanalýza dat. Portál, Praha, 584 s.
- HUDEČEK, T. (2008a): Akcesibilita a dopady její změny v Česku v transformačním období: vztah k systému osídlení. Disertační práce, KSGRR, PřF UK v Praze, Praha, 119 s.

- HUDEČEK, T. (2008b): Model časové dostupnosti individuální automobilovou dopravou. *Geografie – Sborník ČGS*, 113, č. 2, s. 140–152.
- IVAN, I. (2010): Docházka na zastávku a její vliv na dojížďku do zaměstnání. *Geografie – Sborník ČGS*, 115, č. 4, s. 393–412.
- JANČÁK, V. (2001): Příspěvek ke geografickému výzkumu periferních oblastí na mikroregionální úrovni. *Geografie – Sborník ČGS*, 106, č. 1, s. 26–35.
- JOHNSTON, R. J. (ed.) (2000): *The Dictionary of Human Geography*. Blackwell Publisher Ltd, Oxford, 958 s.
- KOSTIČ, M. (2004): Vnitřní periferie v Česku: příklad středočesko-jihočeského pomezí. Diplomová práce, KSGRR, PŘF UK v Praze, Praha, 112 s.
- KUBÍNOVÁ, K. (2007): Vliv administrativních hranic na polarizaci prostoru: středočesko-západočeské pomezí. Diplomová práce, KSGRR, PŘF UK v Praze, Praha, 78 s.
- KUČERA, M. (1992): Hlavní směry dojížďky do objektů individuální rekreace. *Zprávy a rozborů ČSÚ*, Praha, 35 s.
- KULDOVÁ, S. (2005): Podbořansko – „nová“ či „klasická“ periferie? In: Novotná, M. (ed.): *Problémy periferních oblastí*, KSGRR, PŘF UK v Praze, Praha, s. 100–108.
- KUTLÁČEK, 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 v Praze, Praha, 103 s.
- MARADA, M. (2001a): Doprava v 90. letech. In: *Geografické rozhledy*, 5, 2000-2001, s. 114–115.
- MARADA, M. (2001b): Vymezení periferních oblastí Česka a studium jejich znaků pomocí statistické analýzy. *Geografie – Sborník ČGS*, 106, č. 1, s. 12–25.
- MARADA, M., KVĚTOŇ, V. (2006): Význam dopravní obslužnosti v rozvoji venkovských oblastí. In: *Sborník abstraktů z mezinárodní vědecké konference „Countryside – our World“ ČZÚ*, Praha, 90 s.

MARADA, M., KVĚTOŇ, V. (2010): Diferenciace nabídky dopravních příležitosti v českých obcích a sociogeografických mikroregionech. *Geografie – Sborník ČGS*, 110, č. 1, s. 21–43.

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

MÜLLER, D., K. (2011): Second homes in rural areas: Reflections on a troubled history, *Norsk Geografisk Tidsskrift - Norwegian Journal of Geography*, 65, č. 3, s. 137–143.

MUSIL, J. (1988): Nové pohledy na regeneraci našich měst a osídlení. *Územní plánování a urbanismus*, 15, č. 2, *Terplan – VÚVA*. Praha, s. 67–72.

MUSIL, J., MÜLLER, J. (2008): Vnitřní periferie v České republice jako mechanismus sociální exkluze. *Sociologický časopis*, 44, č. 2, s. 321–348.

OVERVÅG, K. (2011): Second homes: Migration or circulation?, *Norsk Geografisk Tidsskrift – Norwegian Journal of Geography*, 65, č. 3, s. 154–164.

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

PITKÄNEN, K., PUHAKKA, R., SAWATZKY, M. (2011): The role of nature in the place meanings and practices of cottage owners in northern environments, *Norsk Geografisk Tidsskrift - Norwegian Journal of Geography*, 65, č. 3, s. 175–187.

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

Porovnání dopravní obslužnosti obcí v ČR a stanovení základních kritérií standardu dopravní obslužnosti obcí. SBP Konsult, Praha 2006, 55 s. Dostupné na: <http://www.sbp.cz/doku-menty/StanDO/VyzkumneZpravy/2006/Zaverecna.pdf>, [citováno 9.1.2012].

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

Příloha k vyhlášce č. 26/2007 Sb.; Vyhláška č. 26/2007 Sb.

- RIETVELD, P. (1994). Spatial economic impacts of transport infrastructure supply. *Transportation Research*, 28, č. 4, s. 329–341.
- RÖLC, R. (2001): Dopravní dostupnost a regionální význam krajských měst. *Geografie – Sborník ČGS*, 106, č. 4, s. 222–233.
- Rychlostní silnice R6. Ředitelství silnic a dálnic ČR, Praha, 2012, 64 s. Dostupné na: [http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/05D8C0EDB1978ABCC1257A15004F9A6B/\\$file/R6_2012_03.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/05D8C0EDB1978ABCC1257A15004F9A6B/$file/R6_2012_03.pdf), [citováno 24.4.2012].
- SHAW, G., WILLIAMS, A.,M. (1994): *Critical Issues in Turism: A Geographichal Perspective*. Blackwell Publishers Oxford, 280 s.
- SHELLER, M., URRY, J. (2006): The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A* 38, s. 207-226.
- SLOWÍKOVÁ, Z. (2003): Podmínky pro zimní cestovní ruch v Jizerských horách s přihlédnutím k dopravním aspektům. Diplomová práce, KSGRR, PřF UK v Praze, Praha, 93 s.
- ŠAFRÁNKOVÁ, T. (2008): Druhé bydlení na Svitavsku. Diplomová práce, KSGRR, PřF UK v Praze, Praha, 95 s.
- ŠULCOVÁ, P. (2010): Transformace druhého bydlení v CHKO Kokořínsko. Diplomová práce, KSGRR, PřF UK v Praze, Praha, 116 s.
- URBAN, L. (2007): Transformace druhého bydlení na Jihlavsku. KSGRR, PřF UK v Praze, Praha, 111 s.
- VÁGNER, J. (1999): Geografické aspekty druhého bydlení v České republice. Disertační práce. KSGRR, PřF UK v Praze, Praha, 201 s.
- VÁGNER, J., FIALOVÁ, D. (2010): Role cestovního ruchu a druhého bydlení při formování identity regionů a regionální identity. In Holešínská, A. (ed): 1. Mezinárodní kolokvium cestovního ruchu. Sborník příspěvků. Masarykova univerzita, Brno, s. 208–214. Dostupné na: <http://is.muni.cz/do/econ/soubory/katedry/kres/3910085/10619195/Sbornik-kolokviumCR2010-finale.pdf>, [citováno 17.2.2012].
- VÁGNER, J., FIALOVÁ, D. a kol. (2004): Regionální diferenciacce druhého bydlení v Česku. KSGRR, PřF UK v Praze, Praha, 286 s.

VÁGNER, J., MÜLLER, D., FIALOVÁ, D. (2011): Second Home Tourism in the Central-European and in the Nordic Countries: A Comparison of Czechia and Sweden. Geografie – Sborník ČGS, 116, č. 2, s.191–210.

VONDRÁČKOVÁ, P. (2006): Vliv dálnice D8 na regionální rozvoj: percepce veřejnou správou, obyvateli a firmami. Diplomová práce, KSGRR, PřF UK v Praze, Praha, 93 s.

VYSTOUPIL, J. (2007): Návrh nové rajonizace cestovního ruchu ČR. Masarykova univerzita, Brno, 98 s.

WOKOUN, R., VYSTOUPIL, J. (1987): Geografie cestovního ruchu a rekreace I. SPN Praha, 248 s.

Jízdní řády:

ČSAD Jízdní řád autobusových linek – Středočeský kraj 1976/1977, KNV Praha, Praha 1976, 1008 s.

ČSAD Jízdní řád autobusových linek – Západočeský kraj 1976/1977, KNV Plzeň, Plzeň 1976, 511 s.

ČSAD Jízdní řád autobusových linek – Severočeský kraj 1976/1977, KNV Ústí nad Labem, Ústí nad Labem 1976, 638 s.

Cestovný poriadok ČSD 1976/1977. Federálne ministerstvo dopravy, Praha 1976, 784 s.

ČSAD Jízdní řád autobusových linek – Středočeský kraj 1981/1982, KNV Praha, Praha 1981, 1040 s.

ČSAD Jízdní řád autobusových linek – Západočeský kraj 1981/1982, KNV Plzeň, Plzeň 1981, 541 s.

ČSAD Jízdní řád autobusových linek – Severočeský kraj 1981/1982, KNV Ústí nad Labem, Ústí nad Labem 1981, 672 s.

Jízdní řád ČSD 1981/1982. Federální ministerstvo dopravy, Praha 1981, 848 s.

ČSAD Jízdní řád autobusových linek – Středočeský kraj 1986/1987, KNV Praha, Praha 1986, 1008 s.

ČSAD Jízdní řád autobusových linek – Západočeský kraj 1986/1987, KNV Plzeň, Plzeň 1986, 589 s.

ČSAD Jízdní řád autobusových linek – Severočeský kraj 1986/1987, KNV Ústí nad Labem, Ústí nad Labem 1986, 686 s.

Jízdní řád ČSD 1986/1987. Federální ministerstvo dopravy, Brno 1986, 866 s.

ČSAD Jízdní řád pravidelné autobusové dopravy – Střední Čechy 1992/1993, ČSAD Praha, Praha 1992, 896 s.

ČSAD Jízdní řád pravidelné autobusové dopravy – Západní Čechy 1992/1993, ČSAD Plzeň, Plzeň 1992, 508 s.

ČSAD Jízdní řád pravidelné autobusové dopravy – Severní Čechy 1992/1993, ČSAD Ústí nad Labem, Ústí nad Labem 1992, 608 s.

Jízdní řád ČSD 1992/1993. Ústřední ředitelství ČSD, Praha 1992, 794 s.

Jízdní řád pravidelné autobusové dopravy – Střední Čechy včetně pražské integrované dopravy 1997/1998, ČSAD SVT, Praha 1997, 896 s.

Jízdní řád pravidelné autobusové dopravy – Západní Čechy 1997/1998, ČSAD Ústí nad Labem, Ústí nad Labem 1997, 367 s.

Jízdní řád pravidelné autobusové dopravy – Severní Čechy 1997/1998, ČSAD SVT, Praha 1997, 406 s.

Jízdní řád 1997/1998. České dráhy, Praha 1997, 576 s.

Jízdní řády pravidelné autobusové dopravy – Střední Čechy včetně pražské integrované dopravy 2001/2002, ČSAD SVT, Praha 2001, 938 s.

Jízdní řády pravidelné autobusové dopravy – Západní Čechy 2001/2002, ČSAD invest, Plzeň 2001, 379 s.

Jízdní řády pravidelné autobusové dopravy – Severní Čechy 2001/2002, ČSAD Ústí nad Labem, Ústí nad Labem 2001, 412 s.

Jízdní řád 2001/2002. České dráhy, Praha 2001, 640 s.

Jízdní řády IDOS 2006/2007 [cd-rom].

Jízdní řády IDOS 2011/2012. Dostupné na: <http://portal.idos.cz/>, [citováno 3.4.2012].

Internetové zdroje:

Dopravní obslužnost Ústeckého kraje (2012). Dostupné na: http://www.kr-ustecky.cz/dopravni_obslužnost.asp, [citováno 22.4.2012].

Informace o Středočeské integrované dopravě v oblasti Rakovnicka (2007). Dostupné na: <http://www.kr-stredocesky.cz/portal/odbory/doprava/stredoceska-integrovana-doprava/oblasti-realizace-sid/rakovnicka-oblast.htm>, [citováno 22.4.2012].

Integrovaná doprava Plzeňska, Plzeňský organizátor veřejné dopravy (2012). Dostupné na: <http://www.poved.cz/integrovana-doprava-plzenska/integrovana-doprava-plzenska.aspx>, [citováno 22.4.2012].

Mapový server Google (2012). Dostupné na: <http://maps.google.cz>, [citováno 22.2.2012].

Plán dopravy integrovaného dopravního systému Karlovarského kraje (2009). Dostupné na: <http://idok.planydopravy.cz/>, [citováno 22.4.2012].

Reliéfní mapa Česka (2010). Dostupné na: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/be/Relief_Map_of_Czech_Republic.png, [citováno 22.6.2012].

Zdroje dat:

Celostátní sčítání dopravy 2010 (2011). Ředitelství silnic a dálnic ČR, Praha. Dostupné na: <http://scitani2010.rsd.cz/pages/informations/default.aspx>, [citováno 5.3.2012].

Databáze budov dle využití (2010). Český úřad zeměměřičský a katastrální, Praha, [cd-rom].

Databáze dlouhodobých změn využití ploch Česka (2008). Přírodovědecká fakulta UK v Praze, Praha. Dostupné na: http://lucc.ic.cz/lucc_data/, [citováno 13.4.2012].

Statistický lexikon obcí České republiky 1992: podle správního rozdělení k 31. prosinci 1992 a výsledků sčítání lidu, domů a bytů ke 3. březnu 1991. Praha: Český statistický úřad, 1994, 895 s.

Statistický lexikon obcí České republiky 2005: podle správního rozdělení k 1. 1. 2005 a výsledků sčítání lidu, domů a bytů k 1. březnu 2001. 1. vyd. Praha: Ottovo nakladatelství, 2005, 1358 s.

Výsledky celostátní sčítání dopravy na silniční a dálniční síti ČR v roce 2005 (2006). Ředitelství silnic a dálnic ČR, Praha. Dostupné na: www.scitani2005.rsd.cz/start.htm, [citováno 5.3.2012].

Výsledky celostátní sčítání dopravy na silniční a dálniční síti ČR v roce 2000 (2001). Ředitelství silnic a dálnic ČR, Praha. Dostupné na: www.rsd.cz/doprava/scitani_2000/start.htm, [citováno 5.3.2012].

PŘÍLOHY

Příloha 1: Dotazník

1) Kdo je vlastník objektu:

- a) dotazovaný b) manžel(ka) c) děti d) rodiče e) někdo jiný

2) Jak jste objekt získal(a):

- a) zdědil b) koupil c) postavil sám d) postavil s pomocí řemeslníků
e) nechal postavit na klíč

3) Půdorysná plocha pozemku: m²

4) Zastavěná plocha: m²

5) Od kterého roku je objekt využíván:

6) Počet obytných místností v objektu:

7) Počet stálých lůžek v objektu:

8) Kolik rodin objekt využívá: kolik je to osob:

9) Jak hodláte objekt využívat v budoucnu:

- a) k trvalému obývání b) k rekreaci c) k pronájmu d) nevím

10) Nutné podmínky k trvalému bydlení:

- a) stavební úpravy objektu b) pracovní příležitosti
c) dosažitelnost veřejnou dopravou d) vlastní dopravní prostředek (automobil)
e) lepší zásobování a služby f) dobré komunikace
g) veřejný vodovod a kanalizace h) jiné
- i) nejsem ochoten za žádných podmínek bydlet trvale

11) Za jakých podmínek byste byl ochoten tento objekt prodat:

- a) za žádných podmínek b) výměnou za objekt v jiné lokalitě
c) výměnou za byt pro trvalé bydlení c) za úplatu v Kč
d) jiné

12) Objekt máte vzdálen od svého bydliště:

- a) do 10 km b) od 10 do 20 km c) od 20 do 30 km
d) od 30 do 40 km e) od 40 do 50 km f) od 50 do 60 km
g) nad 60 km

13) Čas potřebný na dopravu:

- a) do 30 minut b) od 30 do 45 minut c) od 45 do 60 minut
d) nad 60 minut

24) Po jakou dobu v roce je objekt využíván:

- a) méně jak jeden víkend v měsíci b) zhruba jeden víkend v měsíci
c) zhruba dva víkendy v měsíci d) více jak dva víkendy v měsíci

- a) po celou letní sezonu (květen až září) b) 6 až 9 měsíců
c) více než 9 měsíců

25) Místo trvalého bydliště (městská část):.....

26) V jakém bytě (domě) bydlíte:

- a) státní byt b) byt v domě soukromého majitele c) podnikový byt
d) družstevní byt e) byt v osobním vlastnictví f) ubytovna/hotel
g) vlastní rodinný domek h) podnikový rodinný domek i) jinde

27) Kolik má váš byt obytných místností:

28) Kolik lidí v bytě žije:

29) Jaké jsou Vaše bytové poměry:

- a) výborné b) vyhovující c) špatné d) nevyhovující

30) Jaké je Vaše ukončené vzdělání:

- a) základní b) střední bez maturity c) střední s maturitou
d) vysokoškolské

31) Jste:

- a) studující b) zaměstnanec c) podnikatel d) nezaměstnaný
e) důchodce

32) Vaše pohlaví:

- a) mužské b) ženské

33) Váš věk:

- a) 15 – 20 let b) 21 – 30 let c) 31 – 40 let d) 41 – 50 let
e) 51 – 60 let f) 61 – 70 let g) nad 70 let

34) Váš stav:

- a) svobodný(á) b) ženatý/vdaná c) rozvedený(á) d) ovdovělý(á)

| Děkuji za spolupráci při vyplňování tohoto dotazníku.

**Příloha 2: Ukazatele pro hodnocení druhého bydlení v regionu „Hranice krajů-
Středo západ“**

katastrální území	objekty druhého bydlení	trvale obydlené domy	počet obyvatel	potenciální počet rekreatantů	rozloha (km ²)	podíl potenciálních rekreatantů na celkovém počtu obyvatel	hustota ODB	podíl ODB na 100 TOD	počet potenciálních rekreatantů na 100 rezidentů	celkové zatížení území	rekreační zatížení území	rekreační zatížení redukované plochy	KRF
Blatno u Podbořan	25	98	456	125	6,57	0,22	3,80	25,51	27,41	88,41	19,02	55,90	0,09
Malměřice	6	32	97	30	15,80	0,24	0,38	18,75	30,93	8,04	1,90	2,51	0,23
Bílenec	22	14	30	110	6,45	0,79	3,41	157,14	366,67	21,72	17,07	24,85	2,52
Petrohrad	20	118	524	100	8,51	0,16	2,35	16,95	19,08	73,36	11,76	17,04	0,13
Stebno u Petrohradu	45	49	143	225	8,35	0,61	5,39	91,84	157,34	44,05	26,93	98,86	0,43
Běsno	40	29	104	200	7,94	0,66	5,04	137,93	192,31	38,27	25,18	81,97	0,59
Strojetice u Podbořan	2	69	184	10	7,83	0,05	0,26	2,90	5,43	24,76	1,28	3,53	0,02
Horní Záhoří	3	0	0	15	2,01	1,00	1,49	0,00	0,00	7,46	7,46	16,82	0,00
Libkovičky	9	11	40	45	5,18	0,53	1,74	81,82	112,50	16,41	8,69	17,11	0,57
Lubenec	30	230	1237	150	7,33	0,11	4,09	13,04	12,13	189,14	20,46	73,67	0,03
Vitkovičky u Lubence	19	4	12	95	4,37	0,89	4,35	475,00	791,67	24,49	21,74	25,91	6,64
Skytaly	19	11	24	95	10,30	0,80	1,85	172,73	395,83	11,56	9,23	16,49	2,21
Kostrčany	2	7	46	10	2,65	0,18	0,75	28,57	21,74	21,13	3,77	7,60	0,11
Nahořečice	7	7	11	35	1,16	0,76	6,05	100,00	318,18	39,75	30,25	236,49	0,41
Jeřeň	3	4	7	15	4,26	0,68	0,70	75,00	214,29	5,16	3,52	6,24	1,21
Vrbice u Valčic	11	38	167	55	5,50	0,25	2,00	28,95	32,93	40,36	10,00	27,53	0,12
Čichořice	35	6	19	175	4,79	0,90	7,30	583,33	921,05	40,49	36,52	55,61	6,05
Chyšce	39	126	505	195	8,04	0,28	4,85	30,95	38,61	87,06	24,25	74,12	0,13
Podštěty	0	13	33	0	3,65	0,00	0,00	0,00	0,00	9,04	0,00	0,00	0,00
Radotín u Chyší	15	8	19	75	6,44	0,80	2,33	187,50	394,74	14,60	11,65	24,29	1,89
Žďárek u Chyší	9	2	8	45	2,70	0,85	3,33	450,00	562,50	19,61	16,65	25,68	3,65
Jablonná u Chyší	60	1	2	300	3,00	0,99	20,00	6000,00	15000,00	100,67	100,01	151,44	99,06
Močidlec	15	28	75	75	10,12	0,50	1,48	53,57	100,00	14,82	7,41	17,54	0,42
Mokrý u Chyší	0	12	5	0	4,39	0,00	0,00	0,00	0,00	1,14	0,00	0,00	0,00
Rabštejn nad Střelou	113	14	26	565	8,91	0,96	12,69	807,14	2173,08	66,35	63,43	97,55	14,13
Nový Dvůr u Žihle	68	8	24	340	14,53	0,93	4,68	850,00	1416,67	25,05	23,40	27,26	12,16
Přehořov u Žihle	20	21	56	100	3,55	0,64	5,64	95,24	178,57	43,96	28,18	67,98	0,74
Žihle	51	248	1268	255	9,44	0,17	5,40	20,56	20,11	161,34	27,01	56,70	0,10
Balková	1	0	0	5	4,65	1,00	0,21	0,00	0,00	1,07	1,07	1,23	0,00
Kračín	38	6	15	190	2,90	0,93	13,09	633,33	1266,67	70,60	65,44	170,25	4,87
Tis u Blatna	122	24	88	610	6,81	0,87	17,91	508,33	693,18	102,44	89,53	97,91	6,34
Pastuchovice	13	32	79	65	8,24	0,45	1,58	40,63	82,28	17,48	7,89	22,03	0,29
Velečín	36	23	69	180	5,25	0,72	6,85	156,52	260,87	47,39	34,26	61,94	1,44
Bílý v Čechách	13	25	81	65	6,21	0,45	2,09	52,00	80,25	23,49	10,46	30,65	0,27
Vysoká Libyně	79	41	241	395	12,86	0,62	6,15	192,68	163,90	49,47	30,73	52,01	0,97
Lhota u Rakovníka	21	11	26	105	4,36	0,80	4,82	190,91	403,85	30,06	24,09	76,70	1,27
Nová Ves u Rakovníka	75	26	60	375	2,85	0,86	26,33	288,46	625,00	152,73	131,66	1171,88	0,70
Vrbice u Hořoviček	24	12	46	120	5,22	0,72	4,59	200,00	260,87	31,78	22,97	91,46	0,66
Bukov u Hořoviček	7	11	40	35	2,71	0,47	2,58	63,64	87,50	27,66	12,91	40,70	0,28
Bedlno	17	8	16	85	2,61	0,84	6,51	212,50	531,25	38,65	32,53	66,10	2,61
Chotěšov u Rakovníka	5	18	50	25	3,12	0,33	1,60	27,78	50,00	24,01	8,00	26,21	0,15
Jesenice u Rakovníka	268	264	1521	1340	12,57	0,47	21,31	101,52	88,10	227,51	106,56	296,07	0,32
Podbořanky	48	14	28	240	11,45	0,90	4,19	342,86	857,14	23,41	20,96	27,96	6,43
Kolešov	13	34	101	65	5,15	0,39	2,53	38,24	64,36	32,25	12,63	106,56	0,08
Krty	50	37	100	250	8,66	0,71	5,78	135,14	250,00	40,43	28,88	67,88	1,06
Otěvěky	21	7	11	105	4,32	0,91	4,86	300,00	954,55	26,85	24,30	58,66	3,95
Žďár u Rakovníka	10	18	79	50	4,33	0,39	2,31	55,56	63,29	29,77	11,54	29,26	0,25
celkem	1549	1819	7773	7745	298,07	0,50	5,20	85,16	99,64	52,06	25,98	50,61	0,51

Zdroj: ČSÚ 2005, ČÚZK 2010, http://lucc.ic.cz/lucc_data/2012

Příloha 3: Katastrální území bez obslužnosti veřejnou dopravou v letním období 2012

Katastrální území bez pátečních spojů	Bílovec, Luby, Podštěly, <i>Horní Záhoří, Jablonná, Balková, Bedlno, Radotín</i>
Katastrální území bez nedělních spojů	Bílovec, Běsno, Skytaly, Kostřany, Nahořečice, Podštěly, Jeřeň, Vrbice, Luby, Mokrá, Lhota, Nová Ves, Bukov, Chotěšov, Podbořánky, Otěvěky, <i>Horní Záhoří, Jablonná, Balková, Bedlno, Radotín</i>

Zdroj: vlastní šetření, <http://portal.idos.cz> 2012

Poznámka: Kurzívou jsou označena k. ú., na jejichž území se nenachází zastávka.

Příloha 4: Porovnání oblastí druhého bydlení

Region	Období výzkumu	Počet respondentů	Plocha parcely (m ²)	Zastavěná plocha (m ²)	Průměrný počátek rekreačního využívání	Počet lůžek	Počet osob	Počet rodin	Uvažuje o trvalém bydlení (%)	Nevylučuje trvalé bydlení (%)	Objekt do 30 km od bydliště (%)	Vzdělání SŠ s maturitou a VŠ (%)	Majitelé nad 60 let (%)
<i>Střední Čechy</i>	1991-1999	1025	737	52	1965	5	5	2	14	53	35	56	44
<i>Olomoucko</i>	2001	307	706	53	1975	5	6	2	17	65	97	71	32
<i>Prostějovsko</i>	2001	290	583	56	1969	5	5,7	2	9	49	85	64	36
<i>Vsetínsko</i>	2002	100	2295	103	1985	6	6	2	12	40	33	80	25
<i>Jičínsko</i>	2002	138	-	55	1972	-	-	-	25	65	-	65	30
<i>Chrudimsko</i>	2002	176	575	62	1973	5,6	6,4	2,3	24	66	-	59	48
<i>Kutnohorsko</i>	2002	73	2126	135	1976	5,7	5,3	1,6	33	71	35	81	26
<i>Strakonice</i>	2001	111	1404	68	1983	5	5	2	11	40	80	74	32,4
<i>Jeseníky</i>	2001-2002	221	1368	125	1977	7	6	2	20	70	37	72	34
<i>Pízeňsko</i>	2001-2002	218	720	55	1977	5,6	5,3	1,9	26	46	45	61	41
<i>Ústecko</i>	2001-2002	186	695	45	1982	3	4	2	8	77	92	59	39
<i>Beskydy</i>	2001-2002	556	1047	45	-	5	5	2	16	59	20	70	31
<i>Brněnsko</i>	2002-2003	124	793	32	1938	2	5	1	12	48	64	50	32
<i>Liberecko</i>	2002-2003	70	1230	65	1980	-	-	-	24	62	60	-	-
<i>Jihlavsko</i>	2005-2006	139	400	51	1963	5,9	6	-	10	80	93	42	-
<i>Písecko</i>	2006	200	-	64	1982	5,7	5,8	2	23	45	40	72	37
<i>Svitavsko</i>	2007	103	1265	73,5	1984	5,6	5,5	2,1	20	42	34	82,5	27,5
<i>Kokořínsko</i>	2008-2009	72	1197	93,9	1980	5,8	5,3	1,7	29	31	25	68	44,4
<i>Hranice kraje - Středozápad</i>	2011	157	729	79	1983	5,3	6,3	2,1	11	52	7	58	44
celkem		4266	1051,2	69,1	1974,7	5,2	5,5	1,9	18,1	55,8	51,9	65,8	35,5

zdroje: Bělohlová 2002, Vágnér, Fialová 2004, Pixová 2007, Urban 2007, Šafránková 2008, Šulcová 2010, vlastní šetření 2011