



Pedagogická  
fakulta  
Faculty  
of Education

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

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích  
Pedagogická fakulta  
katedra geografie

Bakalářská práce

# Historickogeografické aspekty populačního vývoje města Strakonice

Vypracoval: Štěpán Klučka  
Vedoucí práce: RNDr. et PhDr. Aleš Nováček, Ph.D.

České Budějovice 2013

Prohlašuji, že bakalářskou práci jsem vypracoval samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě – v úpravě vzniklé vypuštěním vyznačených částí archivovaných fakultou elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce.

Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky vedoucího práce a oponenta práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

České Budějovice, 25.4.2013

Štěpán Klučka

Chtěl bych touto formou poděkovat vedoucímu mé bakalářské práce panu RNDr. Et PhDr. Aleši Nováčkovi, Ph.D. za rady, trpělivost a cenné konzultace s připomínkami při tvorbě předkládaného díla.

## **Anotace:**

KLUČKA, K. (2013): Historickogeografické aspekty populačního vývoje města Strakonice. Bakalářská práce. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, katedra geografie. 82 s.

Předkládaná bakalářská práce zkoumá historickogeografické aspekty populačního vývoje města Strakonice. Město prošlo v průběhu své historie specifickým populačním vývojem, který je v práci porovnáván i s ostatními vybranými městy. Výzkum se především vztahuje k období od 19. století po současnost. V úvodní části jsou vymezeny hlavní cíle a hypotézy práce. V následující kapitole práce nejprve popisuje základní geografické a historické charakteristiky zkoumaného města a ostatních celků. Navazující analytická část se zaměřuje na hledání příčin odlišností populačního vývoje vybraných měst a jejich porovnání ve vymezených etapách. V syntetické části práce sumarizuje hlavní aspekty populačního vývoje zvolených měst, specifické charakteristiky pro sledované město, a dále predikuje další možný budoucí populační vývoj. Závěr práce se zabývá možným využitím této studie a ověřováním platnosti hypotéz stanovených v úvodní části. Práce je doplněna přehlednými tabulkovými, grafovými i mapovými výstupy.

**Klíčová slova:** Populační vývoj, obyvatelstvo, Strakonice, historickogeografické aspekty, město, Jihočeský kraj

## **Abstract:**

KLUČKA, K. (2013): Historical and geographical aspects of population development in the town of Strakonice. Bachelor thesis. University of South Bohemia in Ceske Budejovice, Faculty of Education, Department of Geography. 82 p.

This thesis examines historical and geographical aspects of the long-term population development in the city of Strakonice. The monitored town has evolved very specifically throughout its history. The entire population development in the city of Strakonice is compared to other selected towns in this thesis. The research is mainly related to the period from 19<sup>th</sup> century to the present. The study is composed of an introduction explaining its principle objectives and initial hypothesis. The next chapter depicts basic characteristics of the geographical and historical development of Strakonice and other units. The related analytical part of thesis deals with searching for the causes of differences in selected towns and their comparison in defined stages. The synthetic part summarizes the most significant aspects and specific characteristics of population development in selected towns and makes a conclusion to indicate possible future situation. The final section summarizes the results and benefits of work. The whole thesis is accompanied by graphs and map outputs.

**Keywords:** Population development, population, Strakonice, historical and geographical aspects, town, South Bohemia

## **Obsah:**

<b>1. ÚVOD</b>	<b>s. 8</b>
<b>2. TEORETICKO – METODICKÁ VÝCHODISKA</b>	<b>s. 12</b>
2.1 Diskuse s literaturou a zdroje dat	s. 12
2.2 Metodika	s. 17
<b>3. CHARAKTERISTIKA ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ</b>	<b>s. 23</b>
3.1 Fyzicko-geografická charakteristika	s. 23
3.2 Sociálně-geografická charakteristika	s. 25
3.3 Historický vývoj Jihočeského kraje	s. 29
3.4 Historický vývoj Strakonic	s. 31
<b>4. ANALÝZA POPULAČNÍHO VÝVOJE</b>	<b>s. 34</b>
4.1 Analýza populačního vývoje Jihočeského kraje	s. 34
4.2 Analýza populačního vývoje ve vybraných městech	s. 37
4.3 Analýza populačního vývoje Strakonic	s. 43
4.4 Komparace populačního vývoje Strakonic s vybranými městy	s. 46
<b>5. VÝSLEDKY ANALÝZY A SYNTÉZA POZNATKŮ</b>	<b>s. 50</b>
5.1 Typologizace vybraných měst podle jejich populačního vývoje	s. 51
5.2 Specifika populačního vývoje města Strakonice	s. 56
5.3 Hlavní historicko-geografické aspekty vývoje Strakonic a jejich regionu	s. 57
5.4 Predikce populačního vývoje Strakonic a ostatních sledovaných měst	s. 59
<b>6. ZÁVĚR</b>	<b>s. 61</b>
<b>7. ZDROJE INFORMACÍ</b>	<b>s. 64</b>
7.1 Seznam odborné literatury	s. 64
7.2 Seznam odborných časopisů	s. 65
7.3 Seznam bakalářských prací	s. 65
7.4 Seznam regionální literatury	s. 66
7.5 Seznam regionálních časopisů	s. 67

7.6 Seznam internetových zdrojů	s. 67
7.7 Seznam dalších zdrojů	s. 68
<b>8. SEZNAM GRAFŮ</b>	<b>s. 69</b>
<b>9. SEZNAM TABULEK</b>	<b>s. 70</b>
<b>10. SEZNAM MAP</b>	<b>s. 71</b>
<b>11. PŘÍLOHY</b>	<b>s. 72</b>
11.1 Tabulkové přílohy	s. 72
11.2 Mapové přílohy	s. 78

## 1. ÚVOD

Území dnešního Jihočeského kraje lze považovat za specifický region, ať už svojí nízkou hustotou osídlení, tak převážně monocentrickým sídelním systémem. Z hlediska hospodářství, urbanizace a koncentrace obyvatelstva můžeme i dnes považovat region za periferní oblast Česka, která je ovlivněna především historickými událostmi a s tím spojenými fyzickogeografickými faktory. V případě sledovaného města Strakonice se dá hovořit o bohaté historii, která se táhne až k archeologickým nálezům z pozdní doby kamenné. Výhodná fyzicko-geografická poloha na soutoku řek Otavy a Volyňky dala v raném středověku vzniknout hradu, s jehož historií je silně spjat i rozvoj města. Původní čtyři osady v podhradí se v období před znalostí statistiky spojily v jeden celek a staly se významným regionálním centrem. Na rozvoj města měla negativní vliv zejména husitská a třicetiletá válka, kdy město zažívalo časté drancování. Stejně jako u dalších měst se však pro formování současných Strakonic stala klíčovou historickou etapou až průmyslová revoluce a s ní spjatá industrializace v 19. století. Události, jako vznik textilního podniku či zavedení železnice, zcela změnilы význam postavení Strakonic v sídelním systému, a tím daly impuls k dynamickému populačnímu vývoji. V případě jihočeských měst je však pro vývoj a urbanistickou strukturu zvláště podstatné období socialistické industrializace v 50. až 70. letech. Ta zcela změnila tvář tehdejších Strakonic. Nyní je město po Českých Budějovicích, Písku a Táboru čtvrtým populačně nejpočetnějším v Jihočeském kraji. Z hlediska velikosti lze tedy město považovat za důležité centrum Jihočeského kraje a studium jeho vývoje přináší důležitá poznání.

Motivací autora ke studiu této problematice, je zájem o rodné město a jeho bohaté dějiny. Přes absenci historie v autorově aprobaci je zadané téma velkou výzvou a příležitostí projevit svoje nadšení a zájem o historický vývoj, který je silně provázán i s prostorovými a populačními změnami ve městě, kde autor vyrůstal.

Hlavním *cílem* práce je analýza populačního vývoje města Strakonice ze statistických údajů a vysvětlení možných faktorů a příčin, které ho ovlivnily.



Na základě analýzy a syntézy pak vysvětlit současný stav vývoje města a provést predikci vývoje budoucího.

- Prvním dílčím cílem je porovnat populační vývoj Strakonic s ostatními zvolenými městy za vybrané etapy ve vývoji obyvatelstva, které byly podle metodického klíče vybrány dle svých specifík.
- Druhým dílčím cílem je na základě komparace zpracovaných údajů o počtech obyvatel, nalezení specifík, hlavních trendů v populačním vývoji Strakonic a determinantů, ať už politických, hospodářských či přírodních, které nejvýznamněji poznamenaly populační vývoj města.
- Posledním cílem je provést generalizaci rozdělením komparovaných měst do skupin podle jejich podobnosti populačního vývoje. Dále pak zasazení celé problematiky do širšího kontextu kraje a Česka.

Realizací cílů dojde k ověření či vyvrácení následujících hypotéz, které byly za tímto účelem na začátku práce stanoveny:

- I. Jelikož se populační vývoj měst začíná výrazně diferencovat až v období průmyslové revoluce, předpokládá první hypotéza celkově výraznější dynamiku růstu právě u současně největších center v kraji. Čím je současné sledované město větší, tím dynamičtějším populačním vývojem od roku 1850 prošlo.
- II. Vzhledem k intenzivní industrializaci v jihočeských městech během socialistického období bude celkový počet obyvatel ve městech stoupat na úkor menších obcí nejvýrazněji. Obyvatelstvo se bude koncentrovat do všech sledovaných měst z periferních oblastí. Dojde tedy k intenzivnější urbanizaci.
- III. Dynamika růstu počtu obyvatel bude ve Strakonicích vzhledem k průměru kraje nejvyšší v letech zavedení první železnice a ve 30. letech 20. století, kdy dochází k založení významného strojírenského podniku ČZ.
- IV. Dá se předpokládat rozdílnost vývoje obyvatelstva ve srovnání s městy v blízkosti hranic v sudetské oblasti a městy více ve vnitrozemí. Zatímco ve Strakonicích, Písku, Táboře a Blatné bude patrný nárůst obyvatelstva při sčítání v roce 1950, v pohraničních městech jako jsou Český Krumlov

či Prachatice půjde spíše o úbytek. Bude se jednat o důsledek odsunu německého obyvatelstva po roce 1945. Tento jev významně postihne i České Budějovice.

- V. Období socialistické industrializace v 50. a 60. letech významně ovlivní nárůst obyvatelstva ve všech tehdejších okresních městech. Ve Strakonících půjde o rozsáhlé změny v celkové urbanistické struktuře města a enormní rozvoj průmyslu. V pohraničních oblastech jako jsou Prachatice, Český Krumlov a Sušice půjde o nárůst obyvatelstva spíše v pozdějších letech socialistické industrializace kvůli strategicky nevýhodné poloze v pohraničí.
- VI. V intervalu 70. - 80. let dojde k nárůstu populace ve všech městech díky pronatalitní politice tehdejší vlády a díky reprodukci silné poválečné generace. Rovněž bude tvrzení podpořeno silnou industrializací v jihočeských oblastech.
- VII. V posledních deseti letech bude docházet ke snižování počtu obyvatel ve větších městech, jako jsou České Budějovice, Tábor, Písek a Strakonice v důsledku rozvíjející se suburbanizace, tedy stěhování lidí do zázemí měst. Tento pokles také podpoří přirozený populační úbytek.

Práce je strukturována do šesti hlavních kapitol včetně úvodní části. Samotné analytické kapitole předchází diskuse s použitou literaturou, ve které práce poukazuje na klíčové autory a publikace, ze kterých vychází teoretický rámec. Tato kapitola rovněž obsahuje analytické postupy zpracování dat, použité teoretické koncepty a objasnění klíče výběru měst pro komparaci populačního vývoje. Tato teoreticko-metodická východiska jsou popsána a rozdělena v podkapitole Metodika práce. Další složkou práce je nastínění historických a sociálně geografických charakteristik města Strakonice. Jednotlivé *charakteristiky* jsou zasazeny do širšího kontextu v rámci celého kraje. Kapitola rovněž obsahuje i stručnou charakteristiku fyzicko-geografických aspektů, které mohly ovlivnit sídelní strukturu a vývoj města.

Po nezbytné teoretické úvodní kapitole následuje analytická část. Úvodní podkapitola se věnuje analýze populačního vývoje Jihočeského kraje jako celku. Druhá kapitola pak zkoumá populační vývoj všech jednotlivých vybraných měst (viz Metodika práce). Třetí, nejdůležitější část, se pak zabývá samotnou podrobnější analýzou

populačního vývoje města Strakonice v jednotlivých etapách. Všechny analytické výstupy jsou pak porovnány v poslední subkapitole této analytické části.

Šestá kapitola se věnuje *syntéze* poznatků z předchozí části a zobecnění jednotlivých událostí mající vliv na počet obyvatel. Jde o vysvětlení nejdůležitějších historických aspektů, které ovlivnily populační vývoj měst. Dále pak popisuje obecné trendy ve vývoji či specifika města Strakonice. Na základě zjištěných a popsáných trendů práce v této části rovněž predikuje možný budoucí vývoj. Dále dochází k reflexi, zda práce reaguje na všechny vytyčené hypotézy a umožňuje jejich potvrzení či vyvrácení. Také je zde zjištění, zda bylo dosaženo všech cílů z úvodní kapitoly. Na úplný konec práce je přiložen strukturovaný seznam tabulek a grafů, ze kterých analytická část práce vychází.

## **2. TEORETICKO – METODICKÁ VÝCHODISKA**

Pozornost druhé kapitoly směřuje k teoretickému zázemí studie. Úvodní část představuje reflexi vybraných děl, z nichž bylo čerpáno a dále zde dochází k diskusi použitých teoretických konceptů. Druhá část je věnována samotným analytickým postupům, aplikaci teoretických konceptů z první části, a vlastní metodice práce. Pro analýzu slouží tato kapitola jako teoretický základ problematiky, která je předmětem studie.

### **2.1 Diskuse s literaturou a zdroje dat**

Vymezené téma práce úzce souvisí a opírá se o několik subdisciplín sociální geografie. Pro pochopení zadané problematiky je zapotřebí upřít pozornost na některá vybraná klíčová díla z oblasti geografie obyvatelstva, historické geografie, geografie sídel a urbánní geografie. Aby bylo dosaženo komplexní identifikace faktorů ovlivňující populační vývoj, byla zde důležitá i znalost hlavně historické geografie vztahující se k území jižních Čech v rámci celé České republiky. Výzkum se však dotýká i dalších společenských disciplín, jako je samotná historie nebo demografie.

Demografické chování obyvatelstva, jeho změny v historii českých zemí a vliv konkrétních událostí na toto chování je zásadní problematikou pro práci, kterou se komplexně zabývá Fialová a kol. (1996). Odkazuje na četné historické studie a slouží jako odrazový můstek pro pochopení vývoje obyvatelstva v Česku již v období před znalostí statistických údajů. V úvodu zde například poukazuje na srovnání demografického vývoje v západní Evropě s vývojem na území českých zemí: „Při detailnějším zkoumání nalézáme mnoho dokladů o tom, že obyvatelstvo českých zemí patřilo svým demografickým chováním k populacím západního civilizačního okruhu“ (Fialová L. a kol., s. 7). Zcela správně je zde ale dominantní úloha přikládána specifikům české společnosti a jedinečnosti dané závislostí na neopakovatelných situacích. Populačním vývojem před obdobím znalosti moderních statistických údajů se také zabývá práce Kárníkové (1965). Ačkoli toto dílo podává poměrně strukturovaný a komplexní přehled o vývoji obyvatelstva, nemůžeme

považovat data o počtech obyvatel před rokem 1869 za zcela přesná. V této publikaci dochází k jiným metodickým postupům při sčítání a není zde tudíž jednotné administrativní vymezení obcí kompatibilní s lexikonem obcí. Až v roce 1869 totiž dochází k prvnímu modernímu sčítání obyvatelstva, jehož postup byl proveden podle zásad stanovených mezinárodními kongresy.

Jelikož se výzkum týká jednotlivých měst Jihočeského kraje a měst Sušice a Horažďovice, je zapotřebí pochopit *sídelní systém* a vývoj tohoto regionu. Klíčovým autorem zabývajícím se regionalizací v sídelním systému Česka je Hampl. Ve svém díle (Hampl a kol., 1984) se zabývá koncentračními procesy, vývojem hierarchie měst a vymežováním periferních oblastí. Zkoumání územní nerovnoměrnosti a celkových koncentračních procesů v publikaci je velice důležité pro zpracování vývoje vybraných měst: „K dynamickému prohlubování územní nerovnoměrnosti v rozmístění obyvatelstva dochází tedy na území ČSR až od poloviny 19. století. V předchozích dobách byly pak změny poměrně malé a jejich koncentrační orientace nebyla dominantní“ (Hampl, Gardovský, Kühnl, 1987, s. 26). Je důležité si však položit otázku, zda může být toto tvrzení použito i pro námi vymezený menší region, tedy Jihočeský kraj. Zemědělský charakter hospodářství byl zde dominantní v průběhu celého 19. století a k výraznějším koncentračním změnám tedy nedocházelo. Z hlediska Hamplovy regionalizace spádovosti se v Jihočeském kraji nachází jedno meziregionální centrum II. řádu, tedy krajské město České Budějovice a dále 12 mikroregionálních středisek. Administrativní hranice kraje však se značnými rozdíly nesouhlasí s regionalizací podle dojížděky za prací (viz Mapa 9).

Použitá *teorie vývojových stádií* města je pak definována a rozebrána například v publikaci Hampla (2005, s. 20). Hampl zde zdůrazňuje, že v případě teorie stádií nejde o teorii jako takovou, nýbrž o empirickou generalizaci a je nutné poukázat na řadu nedostatků a neúplnost modelu, např. jsou zde zcela nedostatečně hodnoceny klíčové otázky sociální organizace. Rovněž kritizuje přílišnou popisnost, která převažuje nad explanační funkcí (Hampl, 2005, s. 22). Pro tento kritický pohled na poměrně vžitou teorii je publikace od Hampla zajímavým materiálem. Jelikož je Teorie stádií i jedním z klíčových teoretických konceptů této práce, bude podrobněji rozebrána v metodické části.

Další významný pramen literatury se zabývá *hospodářským vývojem*, který patří k hlavním faktorům ovlivňující uspořádání a koncentraci obyvatel v sídelním systému a ve vybraných městech. Dílo, které postihuje problematiku hospodářství Česka a společně se v úvodních teoretických kapitolách věnuje i demografii a vývoji sídelního systému, je od autorů Jakubce a Jindry (2006).

Rovněž vliv *administrativní funkce* chápe tato bakalářská práce jako významný faktor pro populační vývoj ve městech. Jak uvádí Nováček (2006, s. 94) „Přeměna patrimoniální správy ve státem řízený administrativní systém v polovině 19. století znamenala znatelný zásah do dosavadní územní organizace.“ V souvislosti s proměnou administrativních funkcí sídel a faktoru inercie je nutné odkázat na práce Janáka, Hledíkovou a Dobeše (2005). Důležitou úlohu zde hraje zejména pozice sídla ve správním systému.

Použitelnější přehled o jednotlivých sídlech, nikoliv však o sídelním systému jako celku, nalezneme v Kučovi (1996-2008). Zachycuje v bodech vývoj městských práv, působení církve a podnikatelského prostředí. Nejdůležitější etapou ve vývoji města představovala v 19. století v Česku průmyslová revoluce. Dle Purše (1973, s. 27) dochází v Česku a v celé Evropě k přetvoření celkového komplexu vzájemně spjatých společenských skutečností všeho druhu na novém principu. Středověká města se v tomto období mění na průmyslová centra a dochází k rozsáhlým urbanizačním procesům. Jak je ale ze zdrojů patrné, masivnější urbanizace a industrializace měst v 19. století, která měla za následek koncentrační procesy a územní nerovnoměrnosti, se projevuje zejména v oblastech Severních Čech a Ostravska. V Jihočeské oblasti, která je hlavním předmětem našeho zájmu, dochází k těmto procesům ve větší míře až v socialistickém období. Zde můžeme odkázat jak na Hampla, tak na Purše. V souvislosti s průmyslovou revolucí je nutné zmínit i faktor dopravy, zejména pak dopravy železniční. Železniční doprava se již v první polovině 19. století stala aktivním nástrojem k utváření kapitalistických výrobních a společenských vztahů (Hlavačka, 1990, s. 150). Právě železniční dráhy měly zásadní vliv na lokalizaci průmyslových podniků. První lokalizovaná spojení vznikala v oblasti uhelných pánví na severu Čech a na Ostravsku. Důsledkem integrace jednotlivých železničních spojení, ke které muselo dojít kvůli odbytišti a konkurenceschopnosti na trhu, došlo i k propojení

nejvýznamnějších center jižních Čech. Zde měla železnice pozitivní vliv zejména v rozvoji textilního průmyslu (Hlavačka, 1990).

Další subdisciplínou, která úzce souvisí s problematikou populačního vývoje, je geografie města (urbánní geografie). Z historického pohledu jsou všechna vybraná města charakterizována v díle od Kuči (1996-2008). Tato publikace obsahuje stručné nastínění známé historie měst včetně kvantitativních údajů o počtech obyvatel. Čísla však pro řadu měst včetně Strakonice nejsou srovnatelná s údaji ve statistickém Retrospektivním lexikonu obcí nejspíše kvůli jinému vymezení městských regionů. Tímto se dostáváme k velice problematickému tématu a tím je *vymezení městského regionu*. Vymezování městského regionu na základě hustoty zalidnění se věnoval již Korčák (1996), který navrhl tzv. *koncentrační areály*. Korčák mimo jiné poukazuje na to, že Jihočeský kraj byl vždy hospodářsky slabší a vzdálenější od kmenových oblastí (1938). Na tuto metodu dále navazují autoři Hampl, Gardovský a Kühnl. Vývoj administrativního členění, slučování měst s přilehlými obcemi a vymezení aglomerace je rovněž popsáno ve zmiňovaném díle od Kuči (1996-2008). Po roce 1989 dochází v Česku ke společenskému a prostorovému fenoménu nesoucí název suburbanizace, která se také někdy v literatuře objevuje pod pojmem „rozsídlování“ (např. Musil, 2002). Obecně z prostorového hlediska rozumíme suburbanizací roztroušené formování územně oddělené zástavby v zázemí měst. Jde tedy o částečně dekoncentrační proces a pro nás je tato skutečnost důležitá při zohledňování migračních procesů populace a tím i populačního vývoje města. Jako jednu z mnoha definic suburbanizace můžeme uvést: „Přemístění aktivit a obyvatelstva do venkovského prostoru nebo jiných metropolitních úseků do městského zázemí při současné reorganizaci aktivit a obyvatelstva v celém metropolitním území“ (Maier, 1997, s. 47). Důsledky a projevy suburbanizace se důkladněji zabývá například Sýkora (2003). Ze zahraniční literatury, která se zabývá urbánní geografii, můžeme uvést například studium fází populačního vývoje města v Evropě. Rozdělení Evropských měst podle populačního růstu do sedmi vývojových kategorií, u kterých se hodnotí podíl mezi migrací a přirozeným přírůstkem (Berg, 1982). V souvislosti s tím autor naráží na pojmy urbanizace, suburbanizace, desurbanizace a reurbanizace. V našich podmínkách výzkumu se setkáváme hlavně s prvními dvěma termíny.

Nedílnou součástí studia literatury je i *regionální literatura*. Poměrně dobře strukturován je obecný historický vývoj města Strakonice v publikaci Cvrčka (1989). Historie dnešního území města Strakonice v publikaci sahá až do pravěkých dob, odkud pochází první archeologické nálezy. Průřez celou historií až do začátku 70. let 20. století obsahuje široké spektrum témat, od kultury, stavebních proměn, tak právě i k demografickým a populačním údajům, ze kterých bylo čerpáno. Historickými tématy strakonického regionu se zabývají i vlastivědné sborníky Strakonice: kapitoly ze života města I, II, III, kde je možné se dočíst i o novějších tématech historického vývoje města Strakonice, které jsou pro výzkum nezbytné. Důležité kapitoly pro analýzu jsou pak zejména v III. díle od Olejníka (2005), kde je charakterizován hospodářský vývoj a jeho plánování v období socialismu. Dalším významným zdrojem, který doplňuje analytická data, je sborník Historie a současnost podnikání na Strakonicku (Berka, Dobeš, a kol. 2002). Jedná se o ucelený přehled historie hospodářství na Strakonicku, zahrnující například vývoj cechové punčochářské výroby od raných počátků až k průmyslové velkovýrobě orientálních fezů Wolfa Fürtha v 19. století. Dále je zde zachycen vývoj významných podniků, které jsou klíčové pro analýzu populačních přírůstků či úbytků. Mezi tyto podniky můžeme zařadit zmiňované Fezko Strakonice, Zbrojovku ČZ, nebo místní cihelnu či pivovar. Stejný přehled vývoje podnikání přináší publikace i o řešených městech v bývalém okresu Strakonice. Jedná se o vývoj Blatné, Vodňan a Volyně. Bohužel jen málo regionální literatury postihuje nejnovější historii města, tedy po roce 1989.

Z převážně výše zmíněných témat a publikací byla čerpána doplňující data k analýze populačního vývoje a teoretická východiska. Empirická data pro zadaný výzkum byla získána z Historického lexikonu obcí České republiky 1869-2001. V tomto statistickém díle jsou veškeré informace z jednotlivých cenzů o trvale bydlícím obyvatelstvu v jednotlivých obcích. Samotné informace z Historického lexikonu obcí však musely být doplněny i o aktuální informace ze sčítání lidu domů a bytů za rok 2011. Veškeré údaje jsou zveřejněny na internetovém portálu Českého statistického úřadu.<sup>[2]</sup> Pro výzkum však bylo důležité analyzovat i data o obyvatelstvu před rokem 1869, tedy před rokem, kam sahá Historický lexikon. Například v roce 1868 byla



do Strakonice zavedena strategicky významná železnice. Tato skutečnost, která značně ovlivnila podnikatelské prostředí ve městě, by se nemohla reflektovat na populačním vývoji, pokud bychom vycházeli pouze z roku 1869. Pro tyto starší údaje byla použita data z Retrospektivního lexikonu obcí ČSR 1850 – 1970. V retrospektivním lexikonu jsou obsažena přesná data za obce již od roku 1850. Počty obyvatel však nekorespondují s údaji z Historického lexikonu obcí. Důvodem je jiné administrativní vymezení obcí. Zatímco administrativní hranice měst z Historického lexikonu korespondují s aktuálním vymezením, data z Retrospektivního lexikonu obcí ČSR korespondují s vymezením hranic města v roce 1970. Pro reprezentativní vzorek bylo nutné modifikovat údaje, aby nedošlo k metodické chybě. Ve všech případech musely být dodatečně připočteny k vymezeným městům v roce 1850 i údaje z přilehlých obcí, které jsou nyní městskými částmi. K jednotlivým rokům a sčítacím cenům jsou na internetových stránkách Českého statistického úřadu i důležité demografické údaje a doplňující textové dokumenty statistických ročenek.

## 2.2 Metodika

V této podkapitole je pozornost věnována vysvětlení vybraných postupů a odůvodnění periodizace či vybraného klíče pro zvolení komparovaných měst. Populační vývoj měst je jeden z hlavních indikátorů velikosti a důležitosti. V evropském prostředí se dají vymezit etapy podle podmíněnosti fází měst vývojem ekonomiky. Město a celý sídelní systém výrazně mění svou strukturu v jednotlivých více či méně rozsáhlých časových intervalech. Obecně je v historickém vývoji sídelní systém vymezován jako preindustriální, industriální a postindustriální (organický).

*Preindustriální* fáze se také nazývá jako statická fáze a je charakteristická malou velikostí sídel, nízkou mobilitou obyvatelstva a malou vzájemnou propojeností měst. Fáze *industriální* neboli dynamická fáze, se vyznačuje větší velikostní diferenciací sídel, přičemž zde dochází k intenzivnímu propojení, dále k územní dělbě práce a začíná se vytvářet vícestupňová hierarchie. Pro druhou fázi je rovněž charakteristická masivní urbanizace. Třetí etapou je fáze *organická*, hlavní úlohu zde hraje vysoká mobilita obyvatelstva. Fyzická vzdálenost přestává nabývat na významu a dochází

k dekoncentračním procesům (Toušek, Kunc, Vystoupil, a kol. 2008, s. 105-106). Pro vývoj měst a vymezení etap je důležitá již zmiňovaná *teorie vývojových stádií*. Autorským týmem této teorie, která vychází ze studia funkčních městských regionů, je Berg, a kol., 1982. Město je rozděleno podle Van den Berga do čtyř fází, kdy účelem modelu je poukázat na pravidelnost ve vývoji měst.

a) Pro přehlednější analýzu vývoje města Strakonice a následnou komparaci s ostatními městy je zapotřebí rovněž rozdělit sledované statistické období do širších intervalů, provést tedy *periodizaci*. V českém prostředí může být preindustriální etapa města vymezena zhruba do začátku 19. století, kdy započala první skutečná industrializace ve větších městech. Druhá, tedy industriální etapa, je pro vymezení daleko obtížnější. Dochází zde k politickým změnám a válečným konfliktům. Organická etapa však může být s jistotou přidělena sídelnímu systému Česka po roce 1991. Pro tuto práci jsou klíčová sčítací léta 1850, 1890, 1910, 1930, 1950, 1970, 1991 a 2011. Mezi zvolenými lety jsou zkoumány jednotlivé charakteristické intervaly vývoje.

První etapa, tedy interval 1850 – 1890, byla zvolena, protože jde o relativně klidné období, kdy bylo ještě Česko součástí Rakouské monarchie, resp. Rakousko-Uherského státu. V Česku dochází k industrializaci zejména v severozápadních Čechách a na Ostravsku. Vznikají lokální železniční spojení a dochází k jejich integraci. Celkově se mění i charakter a vnitřní struktura měst. Všechna sledovaná města však ještě nemají vybudovanou železniční infrastrukturu a industrializace je značně diferencovaná. Dá se tedy pro první interval předpokládat prohlubování populačních rozdílů. Důležité je zmínit, že jde o interval prodloužený o jedno sčítací období oproti ostatním zvoleným etapám. Z roku 1850 jsou v lexikonu nejstarší statistická data o počtu obyvatel.

Pro druhou etapu byl zvolen interval 1890 – 1910. Toto předválečné období je charakteristické dokončováním výstavby železniční sítě v Čechách. K industrializaci již dochází ve všech vybraných městech. Důležitý je i přesun správy kraje z Tábora a Písku do rozrůstajícího se centra České Budějovice.

Dalším intervalem jsou léta 1910 – 1930. Jedná se o období válečné, kdy dochází ke ztrátám na životech, snížení porodnosti během války a následnému prudkému

nárůstu porodnosti po válce. Rovněž je zde důležitý vznik samostatného Československého státu. Geografické postavení jižních Čech se tak dostává do poměrně nevýhodné polohy z hlediska hospodářství. V některých městech dochází k výraznější industrializaci vzhledem ke kraji. Do roku 1930 je také statisticky vymezená kapitalistická fáze, kde zaujímal zcela zásadní postavení dopravní faktor.

Třetí interval je ohraničen lety *1930 – 1950*. Toto období je plné velkých změn. Končí období první republiky, sílí sociální konflikty mezi německým a českým obyvatelstvem a celá Evropa se nakonec stává hlavním dějištěm 2. světové války. Pro některá města může mít zásadní determinální vliv odsun německého obyvatelstva po válce. Rovněž dochází k restrukturalizaci průmyslových podniků a nesmí být opomenuta ani periferní poloha, která na území jižních Čech vzniká přiřčením k Varšavské dohodě.

Interval *1950 – 1970* je již ovlivňován socialistickým centrálním plánováním a masivní industrializací. Do roku 1970 dochází k posilování jádrových oblastí, průmysl tedy vzniká ve větší míře spíše mimo jižní Čechy. I zde však vznikají zejména textilní, potravinářské a v menší míře i strojírenské podniky. Z administrativního hlediska dochází ke slučování obcí a kolektivizaci.

Dalším zvoleným obdobím je rozmezí let *1970 – 1991*. Na rozdíl od předchozího intervalu hraje v této etapě významnější roli tzv. nivelizační aspekt. V periferních oblastech dochází ke kompenzaci a rozrůstá se zde výrazněji strojírenský a textilní průmysl. Dá se předpokládat masivnější urbanizace ve všech jihočeských městech, což i souvisí s masivní výstavbou panelových sídlišť. Období končí sametovou revolucí v roce 1989 a přechodem na tržní hospodářství. V rámci tohoto výzkumu se však vychází z nejbližšího sčítacího období v roce 1991.

Poslední sledované období zachycuje vývoj v letech *1991 – 2011*. Dochází ke společenským změnám, sídelní systém se mění a ve větších městech dochází k tzv. suburbanizaci (s tím souvisí i nové sídelní útvary, např. edge cities, gated communities atd.). Tento jev je spojen i s demografickým přechodem, kdy klesá sňatečnost, roste rozvodovost a tím se snižuje porodnost. Dochází ale i k migračním pohybům na mezinárodní úrovni. Rovněž průmysl se restrukturalizuje a roste nezaměstnanost.

b) Aby mohla být ve výzkumu sledována specifika ve vývoji města, nestačí pouze porovnávat s obecnými trendy kraje či Českem. Z tohoto důvodu bylo vybráno 11 dalších měst, se kterými byla provedena komparace. Těmito městy se staly České Budějovice, Písek, Tábor, Prachatice, Český Krumlov, Jindřichův Hradec, Blatná, Volyně, Vodňany, Sušice a Horažďovice. Při výběru zvolených měst bylo potřeba vycházet z několika logických kritérií, která rozdělila města do několika skupin.

- Pro města České Budějovice, Písek, Tábor, Prachatice, Český Krumlov a Jindřichův Hradec se stala společným kritériem *administrativní funkce*. Všechna jmenovaná města měla v minulosti status okresních měst a tvořila spádová centra přilehlých regionů. České Budějovice jsou ještě navíc krajským městem. Rovněž je zde brán ohled na kritérium *počtu obyvatel* v prvním sčítacím roce 1850. Kromě Prachatic všechna města přesahovala populační hranici 5 000. Nejpočetnější město České Budějovice tvořila populace s počtem 11 444 osob. Rozdíly v relativních číslech tudíž nebyly výrazné.

- Do druhé skupiny měst můžeme zařadit Vodňany, Blatnou a Volyni. Nejedná se již o okresní města a město Volyně není v současnosti ani obec s rozšířenou působností. Jde však o důležitá sídla mikroregionů na území Strakonicka. Kritériem tedy byla malá *vzdálenost* těchto spádových center mikroregionů. Pro výzkum bylo rovněž zajímavým obohacením připojit i města nižší hierarchie.

- Ve třetí skupině měst jsou Horažďovice a Sušice. Nejedná se rovněž o okresní města a ani zde není společná administrativní příslušnost k Jihočeskému kraji. Výzkum se tedy neomezuje pouze na administrativní vymezení sledovaného regionu, ale postihuje i část Plzeňského kraje. Jelikož se Strakonice nacházejí v periferní části u severozápadní hranice kraje, bylo zajímavé využít kritéria *vzdálenosti* a porovnat vývoj i s regionálními centry mimo Jihočeský kraj v blízkosti Strakonice. Důležité je zde zmínit, že obě centra jsou polohově blíže než některá okresní města z první skupiny (Tábor, Jindřichův Hradec, České Budějovice a Český Krumlov).

Ve výzkumu bylo důležité pracovat nejen s absolutními hodnotami potažmo s procentuálními přírůstky a úbytky, ale rovněž s ukazateli dynamiky vývoje. Bylo tedy pracováno především s indexovým ukazatelem. *Index relativní změny* (dále RIZ) slouží

jako ukazatel dynamiky růstu či klesání vzhledem k nadřazenému územnímu celku. Vybraná města a jejich součet vztahujeme k Jihočeskému kraji (průměrná hodnota = 1,00). Zde je důležité však zmínit výjimku. Protože města Sušice a Horažďovice nespádají do Jihočeského kraje, nemůže je tedy zahrnout do součtu měst Jihočeského kraje a z této hodnoty počítat RIZ. Rovněž ani nemůžeme porovnávat absolutní údaje součtu měst a Jihočeského kraje (viz tabulka č. 1).

Výpočet relativního indexu města vztaženého k Jihočeskému kraji:

$$\text{RIZ} = \frac{K_m/P_m}{K_k/P_k}$$

K výpočtu: RIZ = Relativní index změny,  $K_m$  = data o počtu obyvatel za konkrétní město ve sčítací rok na konci intervalového období,  $P_m$  = data o počtu obyvatel za konkrétní město ve sčítací rok na počátku intervalového období,  $K_k$  = data o počtu obyvatel za kraj na konci intervalového období,  $P_k$  = data o počtu obyvatel za kraj na počátku intervalového období.

RIZ bylo také nutné vypočítat i pro Jihočeský kraj v rámci celého Česka.

Výpočet relativního indexu Jihočeského kraje vztaženého k průměru Česka:

$$\text{RIZ} = \frac{K_k/P_k}{K_r/P_r}$$

K výpočtu: RIZ = Relativní index změny,  $K_k$  = data o počtu obyvatel za kraj na konci intervalového období,  $P_k$  = data o počtu obyvatel za kraj na počátku intervalového období,  $K_r$  = data o počtu obyvatel za Českou republiku na konci intervalového období,  $P_r$  = data o počtu obyvatel za Českou republiku na počátku intervalového období.

Analytická kapitola je rozdělena do 4 podkapitol, přičemž jednotlivé podkapitoly jsou představeny v její úvodní části. Při analýze získaných statistických údajů bylo

vycházeno jak z relativních výpočtů, tak z absolutních hodnot pro příslušné období. Pro každou podkapitulu bylo sestaveno několik grafů, které souvisí s tematikou dané části.

Celkový postup práce začal heuristikou a celkovou rešerší vybrané literatury, která souvisela s charakterem práce. Sepsání teoretických poznatků o aspektech ovlivňující obecný populační vývoj ve městech bylo prvním krokem nezbytným k vytyčení výzkumných otázek. Poté došlo dle zmiňovaného klíče k vybrání ostatních měst ve sledovaném regionu ke komparaci s vývojem Strakonice. Následoval sběr dat ze statistických dokumentů, přičemž musel být brán zřetel na vzájemnou odlišnost výstupů v jednotlivých lexikonech. Po nalezení jednotné normy byla data zpracována do tabulkového výstupu (Tabulka 1). Aby mohlo dojít k dalšímu zpracování těchto údajů a k celkovému zpřehlednění, byla provedena periodizace na jednotlivá pro vývoj charakteristická období.

V analytické kapitole došlo následně ke komplexnímu rozboru statistických údajů, přičemž hlavní zřetel byl brán na hledání příčin a kauzalit ve vývoji jednotlivých celků. Pro lepší interpretaci příčin specifických či běžných odchylek byly sestrojeny grafické výstupy ve formě sloupcových (pro absolutní údaje) a spojnicových (pro relativní údaje) grafů. Pro výpočet relativních údajů se počítalo výhradně s již zmíněným RIZ. Při interpretaci analytických výstupů bylo současně zapotřebí vycházet z prostudovaných regionálních publikací pojednávajících o historickém vývoji sledovaných měst. Na závěr analytické části došlo ke komparaci vývoje Strakonice a ostatních sledovaných měst. Spolehlivým ukazatelem rozdílnosti vývoje se stal RIZ (graf č. 9), který je dále zpracován pro jednotlivá období v mapových výstupech (Mapa č. 1 – 8).

Jádrem syntetické části je generalizace zjištěných analytických výstupů. Nejprve zde byla vytvořena Tabulka č. 3, ve které je znázorněna dynamika vývoje jednotlivých měst za celé sledované období. Dále byla provedena kategorizace sídel do skupin podle jejich podobnosti dynamiky vývoje. V rámci generalizace byla vybrána nejdůležitější specifika Strakonice a nejdůležitější aspekty, které ovlivnily populační vývoj. Ke konci kapitoly práce predikuje vývoj Strakonice, ale i vývoj ostatních sledovaných celků.

### 3. CHARAKTERISTIKA ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Územní organizace společnosti a sídel se obvykle váže na kombinaci mnoha faktorů, které měly v jednotlivých historických etapách více či méně dominantní postavení. Ať už jde o faktory fyzicko-geografické či sociálně-geografické, obě skupiny přispěly k vytvoření jedinečného historického obrazu Jihočeského kraje. Pro pochopení samotného výzkumu je zapotřebí nastínit všechny geografické a historické faktory, které mohly na území ovlivnit populační vývoj a prostorovou organizaci společnosti.

#### 3.1 Fyzicko-geografická charakteristika

Přírodní faktory měly zejména v dřívějších dobách primární vliv na lokalizaci sídel a populační vývoj. „Postupně však byl vliv těchto podmínek různou intenzitou modifikován sociálně-ekonomickými a politickými formami jednotlivých území“ (Toušek, Kunc, 2008, s. 52). S rostoucí ekonomickou vyspělostí země a technickým pokrokem se tudíž pomalu odbourávala významnost vlivu fyzicko-geografických bariér, avšak stále tato složka hrála důležitou roli zejména v umístění průmyslu a tím i celé koncentrace obyvatel.

Mezi nejdůležitější fyzicko-geografické aspekty řadíme reliéf řešeného území. Do Jihočeského kraje zasahují geomorfologické oblasti Šumavská hornatina, Středočeská pahorkatina, Jihočeské pánve a částečně i Českomoravská vrchovina. Značná část kraje se nachází v rozmezí 400 – 500 m n. m. Z hlediska vývoje hustoty osídlení tento faktor hrál nejmarkantnější roli v oblastech Šumavy. Další faktory, jako jsou nadmořská výška, svažitosť a nepříznivé klimatické podmínky v horských oblastech, neposkytovaly úrodnou půdu pro zemědělství. Pro feudální společnost před industrializací bylo zemědělství jedním z nejdůležitějších aspektů vývoje, a proto tento faktor významným způsobem ovlivňoval tehdejší rozmístění obyvatelstva a řídké osídlení. Je důležité však zmínit, že nynější nízká hustota osídlení v oblastech Šumavy je dána primárně fyzicko-geografickými faktory jen z části. Svou úlohu sehrála i historicko-politická situace, odsun německého obyvatelstva v druhé polovině 40. let a následné vytvoření střežené neobydlené a netranzitní zóny na hranicích s Německem a Rakouskem.

Dalším významným ne-li nejdůležitějším fyzicko-geografickým faktorem je říční síť, tedy přítomnost řek. Celé území Jižních Čech spadá do povodí řeky Vltavy (Labe). V případě Šumavy a jeho podhůří, kam můžeme zařadit řešená města Volyně, Horažďovice a Sušice, se stalo podnětem k usídlování rýžování zlata na Otavě a Volyňce. Rovněž byla přítomnost zlatonosné řeky důležitá pro města Písek a Strakonice. Tento faktor vedl k zakládání osad v povodí řek. Hlavním důvodem důležitosti říční sítě však byl zdroj pitné a zavlažovací vody, a často i obranný charakter. Rovněž města vznikala v blízkosti brodů, kudy mohly vést důležité obchodní cesty. Všechna řešená města tedy leží v blízkosti důležitých vodních toků. V souvislosti s tím je nutné zmínit i výstavbu rybníků, která byla zejména ve 14. a 15. století podporována rodem Rožmberků a Schwarzenbergů. Nejvýznamnější rybníkářské soustavy se nachází dodnes v oblastech Českobudějovicka, Třeboňska, Jindřichohradecka a Blatenska.

Jihočeský kraj nepatří mezi regiony bohaté na přírodní (zejména energetické) zdroje, považujeme ho tedy v tomto ohledu za deficitní. Mezi významnější suroviny patří zejména dřevo díky rozsáhlým lesům na Šumavě a v Novohradských horách, které umožňují těžbu. Z nerostného bohatství jsou to zejména písky, šterkopísky, cihlářské hlíny a sklářské písky. Právě přítomnost těchto surovin měla vliv na zakládání sídel v horských oblastech Šumavy a Novohradských hor. Již v 16. století vznikaly v oblastech sklárny, které mohly prosperovat díky dostatku pískovce a dřeva nezbytného k výrobě skla. Později těžba dřeva, železné rudy a pískovce vedla k dalšímu rozvoji horských oblastí a následné industrializaci v 19. století.

Z hlediska zemědělských oblastí se dělí Jihočeský kraj na pícniářskou výrobní oblast (Šumava, Novohradské hory), bramborářskou výrobní oblast (Jindřichohradecko a část Strakonicka) a obilnářskou výrobní oblast (Jihočeské pánve). Celkově můžeme říci, že kromě horských oblastí na jihozápadě Jižních Čech nevytváří fyzicko-geografické faktory významnější diferenciaci v osídlení. Můžeme zde spolehlivě uplatnit Chrastallerovu Teorii centrálních míst.

Pro samotné založení města *Strakonice* byl nejdůležitějším přírodním faktorem soutok zlatonosných řek Otavy a Volyňky. Přestože se první osídlení na území



Strakonice datuje až do 8. století našeho letopočtu, vznik města jako takového je spojován se založením hradu ve 13. století. Právě pobřeží Volyňky a Otavy u soutoku poskytovalo ideální obranou polohu pro postavení hradu rodem Bavorů. Toto umístění však podmiňovala i existence poutních cest z Prahy do bavorského Podunají a z Českých Budějovic do Plzně<sup>[1]</sup>. Neregulovaná řeka Otava ve strakonické kotlině vytvářela několik ostrovů, které byly při zvýšeném stavu řeky částečně zaplavovány. Ještě dlouho po dostavění základní části hradu, se díky rozvětvenému toku řek tvořila na území dnešního města nekompaktní sídelní struktura, která připomínala spíše shluk osad (Kupka, 2005, s. 10).

### **3.2 Sociálně-geografická charakteristika**

Charakteristika je v této kapitole zúžena na nejdůležitější aktuální sociálně-geografické prvky, které mají souvislost s historickým vývojem obyvatel. Nejprve je pozornost upřena k administrativnímu hledisku řešeného území. Jihočeský kraj dle administrativního členění Evropské unie spadá do úrovně NUTS 3 a čítá 7 okresů úrovně NUTS 4. Společně s Plzeňským krajem pak spadá do regionu Jihozápad na úrovni NUTS 2. Jeho rozloha je 10 057 km<sup>2</sup> a je nejméně osídleným krajem České republiky. Tento fakt může být interpretován z různých hledisek. V rámci této charakteristiky je důležité poukázat například na odlehlost kraje od hlavního tranzitního proudu v Česku, který směřuje od severozápadu na jihovýchod. Podle Hamplovy regionalizace spádovosti značná část kraje (včetně Strakonicka, Blatenska, Písecka, Jindřichohradecka a části Tábořska), náleží k obslužnému regionu Prahy. Hampl také vymezil 12 mikroregionálních sídelních center Jihočeské kraje, mezi nimiž jsou všechna okresní města společně i se sledovanou Blatnou (Hampl, 2010). Podstatnou část na jihu území tvoří hranice s Německem a Rakouskem, na západě sousedí bývalé okresy Prachatice a Strakonice s krajem Plzeňským, konkrétně s okresem Klatovy. Zde se také nachází i sledovaná města Sušice a Horažďovice. Právě hranice s Německem a Rakouskem jsou v tomto ohledu pro kraj velice důležité. Politické a hospodářské vztahy s našimi sousedy nebyly vždy příznivé a jejich proměnlivost se projevila i na populačním vývoji nejbližších sídel v pohraničí. Severní okraj Jihočeského kraje

sousedí se Středočeským krajem a na západě s krajem Vysočina, ze kterého do administrativního vymezení Jihočeského kraje dříve zasahoval okres Pelhřimov. Centrem celého sídelního systému je jednoznačně krajské město České Budějovice, které čítá 93 639 obyvatel, což je bezmála o dvě třetiny více než má druhé nejlidnatější město Tábor (35 196 obyvatel)<sup>[2]</sup>. Kraj tedy může být považován za silně monocentrický, kde hraje dominantní postavení krajské město. Na území kraje se v současné době nachází 623 samosprávních obcí, z toho 53 obcím byl přidělen statut města.

Z hlediska hustoty zalidnění v jednotlivých okresech vykazuje největší hodnotu okres České Budějovice, což je způsobeno hlavně existencí samotného krajského města a jeho silného zázemí. Nejřidčeji osídleným okresem je pak okres Prachatice, což lze logicky interpretovat charakteristikou pohraničí v předchozí kapitole. Rovněž jsou Prachatice i nejmenším okresním městem z hlediska počtu obyvatel. Podíl městského obyvatelstva v kraji je 64,3 %. Dalším důležitým demografickým ukazatelem je věková struktura obyvatelstva. Celkový průměrný věk v kraji je 40,9 roků, což se významně neliší od průměrného věku celé ČR. Nejmladší obyvatelstvo je pak dle tohoto ukazatele v okrese Český Krumlov. Největší úmrtnost a nejstarší populaci má podle statistik okres Písek.<sup>[2]</sup>

Silniční doprava je v současnosti jeden z hlavních faktorů, který stimuluje hospodářskou konkurenceschopnost regionů. Celkově je celý kraj protkán 6 132,5 km silnic. Zejména dálnice jsou v současné době velmi příznivým aspektem k přilákání nových investorů a tím i k vytvoření pracovních míst. Dopravní systém v Jihočeském kraji dosud postrádá napojení na souvislou dálniční komunikaci, která by region propojila s hlavním městem. Naplánovaná dálnice D3, která má propojit České Budějovice s Prahou přes okresní město Tábor, dosud není dostavěna. Do současnosti se povedlo zprovoznit pouze 15 km z této trasy severně od Tábora po stávající evropské mezinárodní silnici E55. Tato důležitá komunikace, která je napojena na Evropský silniční systém, spojuje Linz s Českými Budějovicemi a dále se táhne přes Tábor až do místa, kde se napojuje na dálnici D1 20 km jihovýchodně od Prahy. Další silnicí napojenou na Evropský systém je E49, která na území Jihočeského kraje protíná města Písek, České Budějovice, Třeboň a dále se táhne přes hranice do Vídně.

Mezi nejvýznamnější silniční spoje kromě zmiňované E55 a E49 patří zejména silnice I. třídy, které spojují většinu okresních měst. Celkově silnice I. třídy zabírají 715 km. Silnice II. třídy pak 1 647 km<sup>[3,4]</sup>. Nejvýznamnější dopravními uzly jsou města České Budějovice, Tábor a Písek. Nejdominantnější roli v dopravě na rozvoj měst a průmyslu v historii však měla doprava železniční. „Železnice a zvláště pak tzv. uhelné dráhy, začaly významně ovlivňovat vznik a lokalizaci nových průmyslových podniků“ (Hlavačka, 1991). Většina stávajících železničních tras v ČR již byla postavena v druhé polovině 19. století. Během 20. století její výstavba spíše stagnovala. Železnice v Jihočeském kraji má 932 km. Nejvýznamnějším železničním uzlem jsou České Budějovice, odkud je přímé spojení do všech okresních měst<sup>[5]</sup>, dále např. Veselí nad Lužnicí. Rovněž tudy vede i mezinárodní trasa z Prahy do Lince. Významnou hodnotu pro tuto práci má pak elektrifikovaná trať z Českých Budějovic do Plzně protínající Vodňany, Strakonice a Horažďovice. Letecká a vodní doprava mají jen marginální vliv na populační vývoj v kraji.

Právě díky absenci významnějších ložisek energetických surovin v historii nepatřila jihočeská oblast mezi přední průmyslová centra českého hospodářství. Charakter hospodářství byl vždy spíše zemědělský a k masivnější industrializaci, zaměřené na převážně zpracovatelský průmysl, docházelo až v průběhu minulého století. Celkový podíl na tržbách průmyslových podniků v kraji byl v roce 2008 pouze 4,6 %<sup>[2]</sup>. Nejdůležitější průmyslové podniky v kraji jsou situovány převážně do Českobudějovické aglomerace, mezi další průmyslové oblasti pak patří zejména aglomerace Tábora a Strakonice, v současnosti se markantně rozrůstá i průmyslová zóna Písek Sever. V kraji je obsazeno 317 000 pracovních míst, z toho 91 000 lidí je zaměstnáno právě ve zpracovatelském průmyslu. Hlavními zaměstnavateli Jihočeského kraje jsou firmy Robert Bosch, Jihočeská energetika a. s., Madeta a. s. a DURA Automotive CZ. Registrovaná nezaměstnanost se v současnosti pohybuje kolem 9 %, což je v celorepublikovém srovnání 5. nejvyšší výsledek<sup>[6]</sup>. S poměrně nízkou nezaměstnaností souvisí i nižší investice státu do dálniční infrastruktury na území kraje.

Zemědělství v Jihočeském kraji již tvoří 11 % z celkové zemědělské produkce ČR. Nejvýznamnějším odvětvím v zemědělství je pěstování obilnin, pícnin a olejnin. Jak již bylo zmíněno v předchozí podkapitole, významným zemědělským odvětvím je

i rybníkářství, které zde má tradici již od 13. století. Plocha hospodářsky využívaných rybníků činí 25 000 ha<sup>[2]</sup>.

V kraji je zabezpečována zdravotnická péče v devíti nemocnicích s celkovou kapacitou 3,5 tisíce lůžek. Středních škol kraj čítá 128, vysokoškolské vzdělání pak poskytuje Jihočeská univerzita, Vysoká škola technická a ekonomická a dále soukromé školy Vysoká škola evropských a regionálních studií či Filmová akademie v Písku. V Jindřichově Hradci se pak nachází pobočka Vysoké školy ekonomické. Kulturní zařízení jsou soustředěny zejména v bývalých okresních městech.

Z hlediska cestovního ruchu můžeme mluvit o jižních Čechách jako o velice atraktivním regionu. Horské oblasti na Šumavě se stávají atraktivními zejména v zimních měsících díky využití pro zimní sporty. V létě jsou pak atraktivní zejména oblasti podél přehrad, kde je často soustředěno druhé bydlení a chatové oblasti (Lipno, Orlík). Z kulturně-historických památek jsou to pak četné hrady, zámky, centrum města České Budějovice a nejnavštěvovanějším městem je pak Český Krumlov, jehož centrum spadá do UNESCO.

*Strakonice* se nachází v severozápadní části Jihočeského kraje, hranice bývalého okresu sousedí s okresy Prachatice, České Budějovice a Písek, dále se Středočeským krajem (okres Příbram) a Plzeňským krajem (Plzeň Jih, Klatovy). Počet obyvatel ve městě je 23 065. Průměrný věk činí 41,7 let, přirozený úbytek obyvatelstva v roce 2011 byl 38 osob<sup>[2]</sup>. Z těchto aktuálních charakteristik je důležité vycházet zejména při predikaci vývoje počtu obyvatel.

Hlavními silničními dopravními spoji jsou silnice I. třídy č. 4 (ze směru Pasov, Vimperk dále do Prahy) a č. 22 (ze směru Klatovy až do Vodňan, kde se napojuje na silnici E49 do Českých Budějovic). Dále pak silnice II. třídy zajišťující spoj s Radomyšlí. Od roku 1868 je ve Strakonících zavedena železnice ze směru České Budějovice do stanice Plzeň. Dalším železničním spojením je pak trasa Strakonice - Volary, vedoucí přes Vimperk, Volyni a dále přes Strakonice až do Březnice napojující město Blatná. Ve Strakonících se nachází i veřejné vnitrostátní letiště, které však nemá významnější spojitost se zkoumanou problematikou.

Mezi hlavní průmyslové podniky města a největší zaměstnavatele patří ČZ Strakonice, a. s., jejíž vznik se datuje už od roku 1919. Dalším významným průmyslovým podnikem je Dura Automotive CZ, sídlící částečně i v Blatné. Fezko, a.s. (historicky nejstarší textilní podnik založen už roku 1812), zaměstnává v současné době stále kolem 550 kmenových zaměstnanců<sup>[7]</sup>. Dále nutno zmínit potravinářskou firmu ZZN Strakonice a například stavební firmu Jihospol a.s. Z těchto charakteristik pozorujeme dominantní úlohu průmyslu strojírenského, textilního a potravinářského, což je charakteristické pro jihočeská města. Míra nezaměstnanosti ve Strakonicích činí 8%<sup>[2]</sup>, což je o procento méně než je trend kraje.

Ve městě se nachází velký nemocniční komplex, 3 střední školy a střední odborné učiliště. Mezi hlavní atraktivity z hlediska cestovního ruchu patří bezpochyby historický hrad založen v románském období, dále Muzeum Středního Pootaví a místní tradiční folklórové akce. Mezi nejznámější můžeme jednoznačně zařadit Mezinárodní dudácký festival pořádaný každé 2 roky.

### **3.3 Historický vývoj Jihočeského kraje**

Původní osídlení Jihočeského kraje lze datovat až k archeologickým nálezům v mladší době kamenné. Keltské osídlení bylo soustředěno zejména v okolí velkých řek Otavy, Vltavy a Malše. Slovanské kmeny, které pronikaly na území Jižních Čech v 6. a 7. století, našly své útočiště mnohdy na stejném místě, jako byla původní keltská hradiště. Z historických pramenů je patrné, že ve 12. století si na území jižních Čech značně konkuroval šlechtický rod Vítkovců (zejména rod pánů z Rožmberka) a král Přemysl Otakar II. Z tohoto důvodu vznikaly v jednotlivých oblastech opevněné opěrné body a kláštery. Ve 13. století vznikají i nová města, jelikož Přemysl Otakar II. ze strategických důvodů usiloval o propojení svých držav a nově získaných území v Rakousku. Města vznikala často na území původních sídlišť, kde našla výhodnou fyzicko-geografickou a strategickou polohu města jako Písek, České Budějovice, Třeboň, Nové Hrady a Volyně. 15. století znamenalo pro mnoho měst materiální ztráty v důsledku drancování během husitských válek. Některé usedlosti byly vydrancovány a poničeny. Na druhou stranu však vznikají i kališnické bašty (město Tábor

v roce 1420). 16. století přináší obchodní rozvoj celého regionu a města, jako jsou Prachatice, Vimperk nebo Český Krumlov, těží ze své strategické polohy na obchodních cestách. Také je toto období považováno za zlatý věk rybníkářství, kdy se z neúrodných močálových oblastí vytvářely rybníční soustavy. Vzniká tak nový fenomén v oblasti podnikání, prodej ryb. 17. století přináší hospodářský útlum v důsledku třicetileté války a drancování měst švédskými vojsky. V tomto období dochází celkově k velkému úbytku obyvatelstva v Česku a ani Jihočeský kraj není výjimkou.

I když znamenal společenský i technický pokrok 19. století v kraji velké změny v organizaci sídelního systému, ve srovnání s oblastmi uhelných pánví v Česku (Ostravsko, Kladensko, Rosicko, apod.), nedošlo na území kraje k tak dynamickým změnám v nárůstu počtu obyvatel. Důvodem je právě zmiňovaný deficit palivoenergetických surovin. Nejvýraznější industrializace v celém kraji přichází zejména v období socialismu. Významnou událostí pro jižní Čechy je výstavba koněspřežné železnice na trase z Českých Budějovic do Lince v roce 1832. V druhé polovině 19. století dochází k výraznému prohlubování územní nerovnoměrnosti rozmístění obyvatelstva. Vznikají první průmyslové podniky, např. Koh-I-Noor v Českých Budějovicích (založení firmy již v roce 1790), strakonické Fezko (rok 1812), atd. V druhé polovině 19. století se již začíná stavět železniční síť využívající parní pohon. O výstavbu železnice v Jižních Čechách se starala akciová společnost Dráhy císaře Františka Josefa. Roku 1868 byly propojeny České Budějovice s Plzní (Hlavačka, 1991).

Dalším důležitým mezníkem v historii kraje je 1. světová válka, která znamenala ztráty na životech a útlum v odvětví textilního průmyslu. Její konec a vznik Československé republiky pak naopak zapůsobil na celkový populační vývoj opačně a můžeme mluvit o silné poválečné generaci. Hospodářská krize ve 30. letech je pak dalším faktorem, který zde sehrál roli v klesající dynamice populačního vývoje. Během 2. světové války nedošlo sice v porovnání s ostatními státy v ČR a ani v Jihočeském kraji k výrazným ztrátám na životech, avšak v mnohých městech s početnější židovskou komunitou pak mohl vzniknout deficit obyvatel po jejich likvidaci v roce 1942. Po 2. světové válce v roce 1945 dochází v Jihočeském kraji k výraznému populačnímu poklesu v důsledku vysídlení německého obyvatelstva z pohraničí. Tento pokles se

z vybraných měst týká hlavně Českého Krumlova, Prachatic, Sušice, Horažďovic, Jindřichova Hradce, ale také Českých Budějovic. Pohraniční oblasti se pak řízeně snažily státní orgány doosídlovat.

Násilná kolektivizace zemědělství a špatná úroveň venkovského života v 50. letech vedla k silné urbanizaci a nárůstu počtu obyvatel ve městech. Rovněž dochází k rozsáhlé industrializaci a restrukturalizaci stávajícího průmyslu. Vznikají nové významné průmyslové podniky podporující urbanizaci. Mnohá venkovská sídla úplně zanikají. Administrativně je k regionu jižních Čech přidělen i okres Pelhřimov. V 70. letech přichází další vlna urbanizace a s ní i výstavba panelových sídlišť. Populační nárůst v tomto období je ještě podpořen pro-natalitními opatřeními tehdejší politiky vlády a nástupem silné poválečné generace do reprodukčního věku.

Po roce 1989 dochází k výrazným změnám v celém sídelním systému České republiky. Mění se charakter vnitřní struktury měst, demografického chování obyvatelstva a dochází k fenoménu *suburbanizace*. Lidé se stěhují do zázemí měst a opouštějí bývalou rezidenční zástavbu v jejich centru. V důsledku tohoto procesu pak dochází k vyliďňování měst (tedy alespoň ze statistického hlediska).

### **3.4 Historický vývoj Strakonice**

Jak již bylo řečeno, dějiny urbanistického vývoje města Strakonice jako takového se datují především k založení hradu. Ten byl založen Bavorem I. ze Strakonice jako jeden z prvních na českém území. Původní osídlení bylo roztroušené do čtyř malých osad: Žabokrtky, Strakonice, Bezděkov a Lom (ten později zanikl). V kontextu raného středověku měly Strakonice výhodnou polohu, protože zde byl přechod přes řeku Otavu a proto fungovaly jako zastávka při obchodních cestách z Pasova do Prahy. První písemná zmínka o Strakonicích se datuje k roku 1243. Historie středověku je spjata s rodem Bavorů, později se městské správy ujímají Maltézští rytíři. V průběhu 14. století se postavení Strakonice po hospodářské a politické stránce vyvíjí a dochází ke stabilizaci hospodářské a urbanistické struktury (Kůča, 2008, s. 64-65).

V období husitských válek Strakonice zažily krušné období. Město bylo v této době katolickou baštou a vedl se zde odpor proti husitské revoluci. V roce 1420 nechal

Žižka město vypálit. Na prahu novověku získává město celou řadu nových privilegií, mění se tvář města a vznikají zde cechy s textilním zaměřením (koželužáři, punčocháři, později kloboučníci), které později významně přispěly k industrializaci města. V této době zde v podnikatelské sféře působí i silná židovská komunita. V roce 1649 ve Strakonících vzniká měšťanský pivovar. Rozvoj města výrazně zpomalila třicetiletá válka, kdy došlo k hospodářskému úpadku a celé město bylo vydrancováno Mansfeldovým vojskem. Ve městě po válečných strastech zůstává pouze jedna třetina obyvatel (Cvrček, 1967, s. 72 - 73).

19. století a přechod z feudální struktury společnosti na kapitalistickou ve Strakonících významně ovlivnilo sjednocení cechů a přechod na manufakturní výrobu fezů, které byly vyváženy zejména na Balkán a do Turecka. První průmyslový textilní podnik Fezko byl založen v roce 1812 židovským obchodníkem Wolfem Fürthem. Dalším důležitým mezníkem je zavedení již zmiňované železnice na trase z Českých Budějovic do Plzně v roce 1868. Na přelomu století jsou železnici propojeny i Volary, Vimperk, Volyně a ze severu Blatná a Březnice<sup>[8]</sup>.

První světová válka, a s tím spojená povinná vojenská služba, se významněji na populačním vývoji neprojevila. Nedlouho po vzniku samostatného Československa ve městě nastupuje éra dalšího nového důležitého průmyslového podniku. Česká zbrojovka vznikla roku 1919, vyráběl se zde různý zbraňový sortiment (nejprve pro Československo, dále pro nacistické Německo). Od roku 1929 začala firma vyrábět i jízdní kola a později za socialismu podnik ČZ Strakonice vyrábí i motocykly. Právě v 50. a 60. letech podnik zažívá největší rozmach a je jedním z faktorů růstu populace. Důležitou událostí působící i na vývoj populace je administrativní sloučení Strakonice a Nových Strakonice na jižní straně řeky (Bezděkov) v roce 1919.

2. světová válka se podepsala na Strakonících zejména likvidací židovské komunity. Právě židé zde sehráli významnou roli v rozvoji textilního průmyslu. Po konci války dochází v pohraničních oblastech k odsunu židovského obyvatelstva. Tato skutečnost se však strakonické populace příliš nedotkla (Kupka, 2005. s. 13).

„Druhá polovina 20. století, kromě toho, že se jistě mnohé podařilo, znamená pro urbanistickou strukturu města podobnou katastrofu jako druhá světová válka pro Drážďany“ (Kupka, 2005, s. 14). Toto expresivní přirovnání poukazuje na výrazné



estetické změny ve městě způsobené tehdejšími územními plánováními. V 50. a 60. letech totiž dochází k masivní urbanizaci a stav obyvatelstva ve městě výrazně stoupá. Ve zmiňovaných průmyslových podnicích se rozšiřuje výroba a dochází k nové bytové výstavbě zejména v severní části města. Bohužel nerozmyšlené zásahy do architektonické struktury města výrazně ovlivnily estetické prostředí. Největšímu populačnímu nárůstu dochází v 70. a 80. letech.

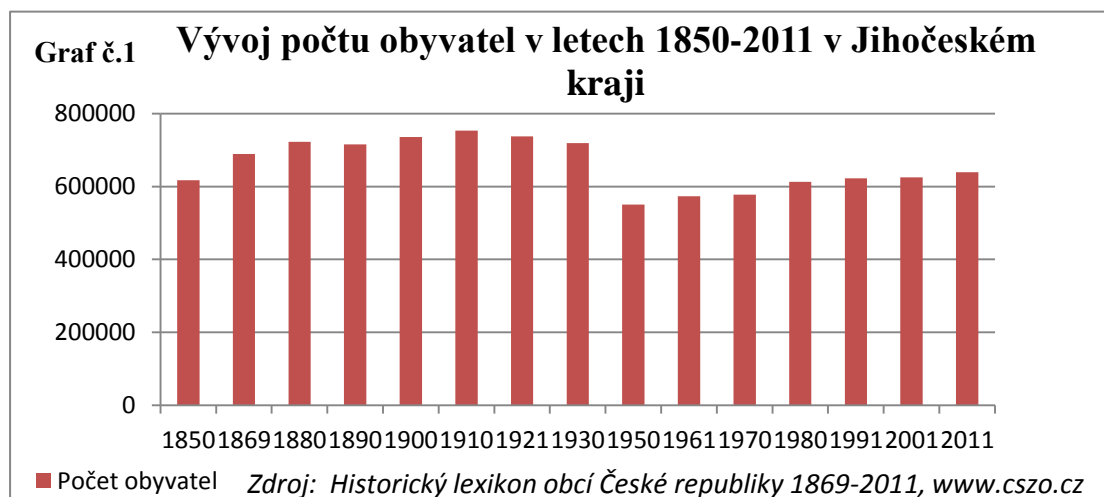
Po Sametové revoluci se vývoj města nijak zvlášť nelišil od vývoje ostatních jihočeských měst. Dříve velké klíčové průmyslové podniky se rozštěpily na několik menších soukromých firem a došlo k propouštění zaměstnanců. Centrum získalo postupně nový charakter, u důležitých komunikací se na okraji města postavily obchodní parky a nejvýznamnějším procesem pro populaci města se stala suburbanizace. Přilehlé obce jako jsou Řepice, Mutěnice, Radošovice a Rovná vykazují populační nárůst právě na úkor samotného města Strakonice. Rovněž nesmí být opomenuto ani demografické hledisko, kdy dochází ke snižování natality a k celkovému stárnutí populace. Tyto všechny změny jsou možnými faktory, které v minulosti i současnosti ovlivňovaly populační vývoj města Strakonice.

## 4. ANALÝZA POPULAČNÍHO VÝVOJE

U všech vybraných celků můžeme nalézt různá specifika ve vývoji, která souvisí s širokou škálou faktorů. Grafickému zpracování této problematiky a následnou interpretací se zabývá tato kapitola. Nejprve bude pozornost zaměřena na populační vývoj Jihočeského kraje na pozadí celého území Česka, a následně i u ostatních sledovaných měst v Jihočeském kraji spolu s městy Sušice a Horažďovice. Ve třetí podkapitole už půjde o komplexnější analýzu populačního vývoje ve městě Strakonice. Ke konci kapitoly dojde ke komparaci zjištěných analytických výstupů Strakonice s ostatními zvolenými městy.

### 4.1 Analýza populačního vývoje Jihočeského kraje

Na území kraje se nevyskytují žádná rozsáhlejší ložiska palivoenergetických surovin a poloha je značně vzdálená od růstových jader, kde docházelo k těžbě těchto nerostných surovin. Oblast jižních Čech nikdy neměla centrální postavení v českém sídelním systému a vždy patřila k hospodářsky a populačně slabším regionům. K masivnější industrializaci zde docházelo později, zejména až během 20. století. Od konce 18. století až do 70. let století 20. považujeme kraj za převážně periferní oblast v rámci Česka (Hampl 1984). Nejvýrazněji periferní se kraj stává ke konci 19. století, kdy dochází ke koncentraci průmyslu a obyvatelstva nejvíce právě v okolí nalezišť nerostného bohatství, které je pro sledovaný kraj deficitní. Podobné období periferizace pozorujeme i v etapě prvorepublikové industrializace, kdy se soustřeďuje průmysl především do velkých měst, Moravskoslezského a Karlovarského kraje. V 70. letech naopak došlo k výrazné industrializaci zejména v Českých Budějovicích, Táboře a Prachaticích. Tím se dostal Jihočeský kraj do tzv. fáze lehké jadernizace.

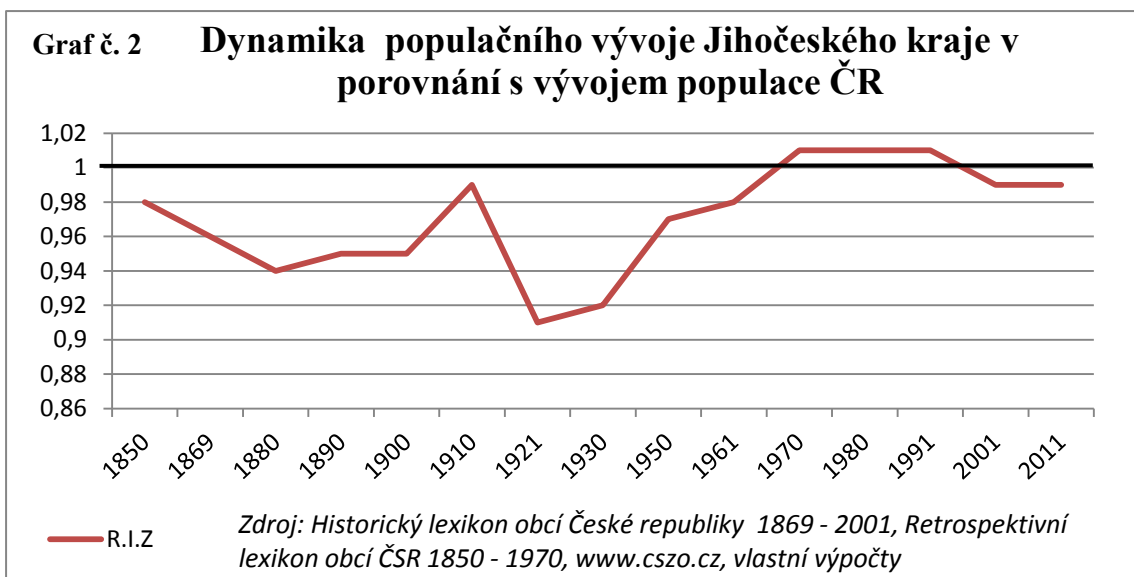


Od sčítání roku 1880 přesahovala populace Jihočeského kraje hranici 700 000. Maximální počet obyvatel byl zjištěn v roce 1910, tedy v období před 1. světovou válkou. Po válce byl již patrný mírný pokles v důsledku válečných ztrát a vystěhovalectví. Svůj dopad na hospodářství a tím i na populační vývoj měla také Velká hospodářská krize, která ovlivňovala i Československé hospodářství. Největší změnu, na první pohled patrnou ze sestrojeného grafu, Jihočeský kraj zaznamenal v intervalu 1930 – 1950. Nutné je podotknout, že jde o období v rozmezí dvaceti let, protože 2. světová válka znemožnila sčítání lidu, které mělo proběhnout v roce 1940. Na rok 1950 došlo k úbytku o bez mála 170 000 lidí. Tento enormní úbytek je přičítán zejména odsunu německého obyvatelstva, které tvořilo velmi početnou menšinu zejména v pohraničních regionech bývalých okresů Prachatice, Český Krumlov, Jindřichův Hradec, ale i ve městě České Budějovice. Větší vliv než samotná válka a okupace tedy měly spíše její důsledky.

Následující roky už jsou charakteristické mírným nárůstem počtu obyvatel, avšak i přes snahy umělého doosídlování vystěhovaného pohraničí nedošlo ani zdaleka k obnovení početního stavu před válkou (doosídlování nemělo v jižních Čechách takovou intenzitu jako např. v Ústeckém kraji). Při pohledu na graf je potřeba se pozastavit i nad výraznějším nárůstem populace z roku 1970 na rok 1980. Jedná se o celorepublikový trend populačního nárůstu díky pronatalitním opatřením tehdejší vlády (rapidní zvýšení porodnosti). Tento nárůst je však v případě Jihočeského kraje ještě umocněn rozsáhlejší industrializací v té době ještě převážně zemědělského hospodářství.

Po roce 1989 dochází k významným celospolečenským změnám na celém území Česka. Restrukturalizace průmyslu vedla k větší specializaci podniků, jejich privatizaci a štěpení. Výhodou Jihočeského kraje v tomto období byla existence převážně lehkého průmyslu napojeného na dřevo a zemědělství. Jelikož zde podobně jako na Vysočině nevznikal těžký průmysl a kraj neměl deformovanou strukturu výroby, nebyla pro region restrukturalizace natolik bolestivá (Nováček, 2011, s. 3). Centrálně plánované hospodářství se změnilo na tržní a v důsledku toho došlo ke změnám demografického chování obyvatelstva. Tato skutečnost se projevila v grafu stagnací populačního vývoje v letech 1991 a 2001. Dva hlavní protichůdné faktory, které

ovlivnily populační vývoj na území Česka, jsou klesající vývoj přirozené změny obyvatelstva a zahraniční migrace. Národnostní složení obyvatelstva nedosahuje takové heterogenity jako v jiných krajích České republiky (např. Ústecký kraj, Plzeňský kraj). V roce 2011 již sledujeme mírný nárůst počtu obyvatel z důvodu nástupu silné generace 70. let do reprodukčního období.



Ze sestrojeného grafu RIZ hodnotíme dynamiku populačního vývoje ve vztahu k celé České republice. Vycházíme-li z klasifikace, že hodnoty přesahující 1,00 jsou nadprůměrné a indikují vyšší dynamičnost růstu, Jihočeský kraj se pohyboval až do konce 60. let 20. století pod hranicí průměrné dynamiky na území Česka a jeho podíl na obyvatelstvu ČR klesal. V 70. letech se právě pro území jižních Čech zmiňovaná nivelizační politika, dominující v 2. fázi socialistické industrializace, promítnula i v relativních hodnotách dynamiky růstu. Křivka vyjadřuje i značnou rozkolísanost vývoje. Vyšší hodnoty křivky směrem k průměru v období let 1910 – 1921 značí skutečnost, že během válečného období došlo ke zpomalení urbanizačních procesů celkově pro Česko, a tudíž vznikly menší nerovnoměrnosti v dynamice na území republiky. V následujícím období prvorepublikového hospodářství došlo opět ke snižování podílu Jihočeského kraje na celkové populaci Česka, což potvrzuje periferitu jižních Čech v příslušném období. Od 50. let 20. století sledujeme stoupající tendenci křivky až do 80. let, ve sčítacím období roku 1970 pak dochází k protnutí

hodnoty průměru. Jednalo se o nivelizační procesy, kdy převládá trend přesouvání průmyslu z jadra do periferií. Socialistická industrializace a restrukturalizace průmyslových odvětví, v tomto do 70. let ještě periferním území, umožnila rozsáhlejší urbanizační procesy.

#### **4.2 Analýza populačního vývoje ve vybraných městech**

Jelikož vybraný vzorek měst dosahuje značného rozpětí absolutních hodnot, bylo za účelem analýzy a srovnání potřeba vycházet výhradně z vypočítaných hodnot RIZ. Vybraná města získávají mnohdy velmi dramatické odchylky ve svém populačním vývoji (viz Mapy 1 – 8).

Pokud se zaměříme v mapě č. 1 na *období druhé poloviny 19. století*, je patrné, že největší dynamiky populačního růstu dosáhlo město České Budějovice. Krajské město se stalo důležitým železničním uzlem a začal se zde rozvíjet průmysl. V 60. letech 19. století již byly České Budějovice propojeny železniční tratí s Táborem a Prahou a na severozápadě i s Plzní a Strakonice. Kromě dopravního aspektu zde hrál roli i aspekt administrativní, kdy ze začátku 19. století docházelo k přemístování správy kraje z Písku a Tábora do Českých Budějovic. Jak již bylo zmíněno, zavedení železniční sítě se dotklo i sledovaného města Tábor, které vykazovalo v období ke konci 19. století druhou nejvyšší relativní i absolutní hodnotu (viz graf č. 10). Nutné je zmínit i pozdější zavedení první elektrifikované železnice, která spojovala Tábor s Bechyní v roce 1903. V období 80. let 19. století se na stejnou relativní hodnotu s Táborem dostalo i město Písek. I zde hraje hlavní úlohu vybudování železnice v roce 1887 a s tím i rozvíjející se průmysl, který vnesl hospodářský rozvoj do kulturního centra dříve Prácheňského kraje.

Druhý sledovaný interval v rozmezí let *1890 – 1910*, je charakteristický propadáním RIZ u města Strakonice oproti Písku, Táboru a Českých Budějovic. Právě v těchto městech došlo k větší koncentraci obyvatelstva v důsledku zavedení železnice. V období 1. světové války a v období poválečném pak naopak nastalo propadnutí dynamiky populačního růstu u Písku, Tábora i Českých Budějovic. Ostatní města stagnovala. Důvodem byla kompenzace populačním růstem u jiných center, například

Strakonice, kde industrializace přála vývoji v období výrazněji (viz kapitola 4.3). Příčinou tohoto většího růstu byl strojírenský průmysl.

Důležitým zlomem je období let 1930 – 1950. Tábor a Písek se výrazně vychylují směrem k vyšším hodnotám. Vysvětlení je třeba hledat ve vysídlování německého obyvatelstva. V Jihočeském kraji došlo k velmi nerovnoměrnému úbytku obyvatelstva. Jelikož Tábor i Písek leží hlouběji ve vnitrozemí od státních hranic a německé obyvatelstvo zde nepředstavovalo početnější menšinu, obě města vykazují vyšší míru RIZ. Jako názornou interpretaci porovnání rozdílů mezi městy v pohraničí a ve vnitrozemí můžeme použít počet obyvatel Českého Krumlova a Tábora a jejich rozdíl v intervalu 1930 – 1950 (viz Tab. 2). K roku 1930 měl Tábor 19 425 obyvatel a v roce 1950 počet činil 23 696. Český Krumlov v období před odsunem evidoval 9 709 obyvatel a v roce 1950 pouze 8 441. Pokud procentuálně vyjádříme rozdíl, zjistíme, že Tábor zaznamenal nárůst o 22 % své původní populační velikosti a Český Krumlov úbytek o 13 %. Křivka sledovaných Strakonice rovněž spíše kopíruje relativní hodnoty Písku.

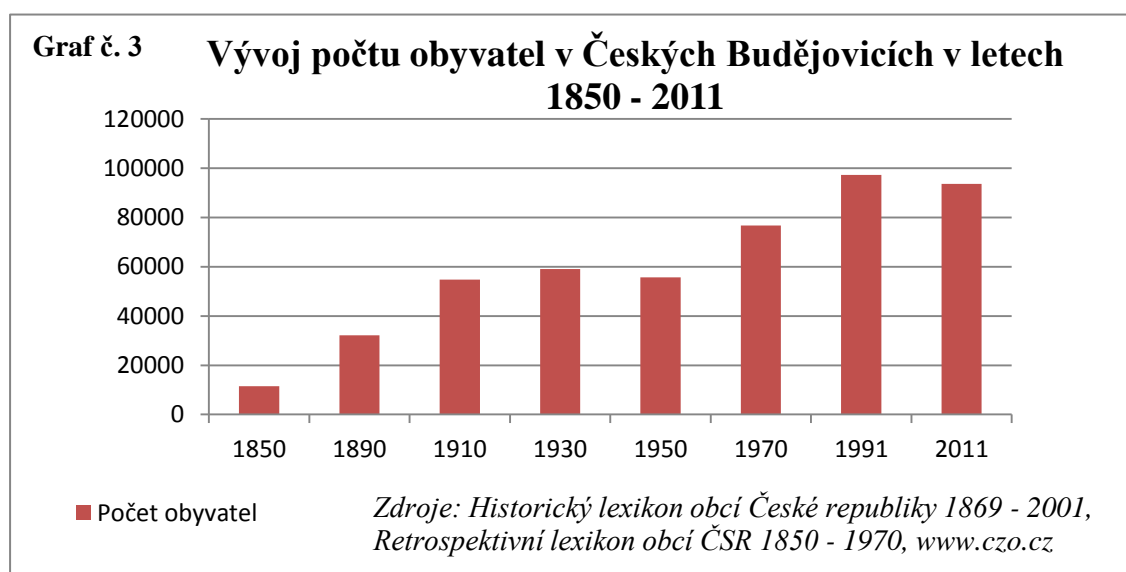
V první fázi období socialismu, tedy v intervalu let 1950 - 1970, můžeme pozorovat spíše nižší relativní hodnoty u měst, které potvrzují slabší urbanizační procesy a industrializaci v tomto období. Zatímco v rámci Česka docházelo k posilování těžkého a textilního průmyslu v ekonomických jádrech severních a západních Čech. Jihočeské oblasti se specializovaly spíše na lehký průmysl, který je závislý na zemědělství a těžbě dřeva. Tento typ průmyslu nemusí být nutně lokalizován ve větších centrech. Největší dynamiky populačního růstu v tomto období přesto dosahovala města České Budějovice a Strakonice, kde již byla vytvořena stabilní průmyslová základna z prvorepublikového období, převážně zaměřena na strojírenství. S lokalizací průmyslu souvisel i vznik nových administrativních celků, tedy okresů v roce 1960, jejichž centra byla cíleně posilována.

V druhé fázi socialistické industrializace v intervalu let 1970 - 1991 již je patrný vzestup dynamiky růstu téměř ve všech sledovaných městech. Jedná se o projev nivelizačních procesů politiky státu, kdy docházelo ke kompenzaci industrializace v méně průmyslových krajích, tedy dorovnávání rozdílů mezi jádrem a periferií. Lokalizován byl především strojírenský, textilní a zpracovatelský průmysl. Nejvýrazněji

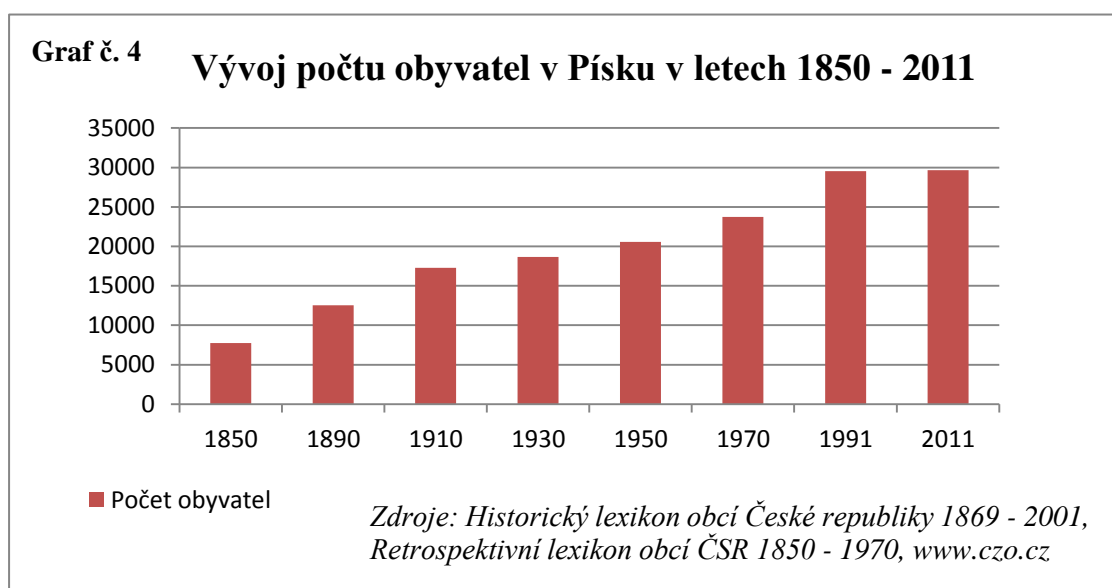
se tyto projevy dotkly Prachatic, Jindřichova Hradce a Blatné. Také v Českém Krumlově vznikaly nové podniky, které vázaly svou výrobu na těžbu dřeva. Naopak u Českých Budějovic, kde byla industrializace a urbanizace výrazná v předchozích etapách, došlo k poměrně malé dynamice nárůstu obyvatelstva. Volyně a Vodňany se držely průměrných až podprůměrných hodnot kraje. Nedošlo zde k žádné větší industrializaci a významným centrem dojížděky za prací bylo pro Volyni i Vodňany okresní město Strakonice.

Po roce 1991 do roku 2011 vidíme podobný vývoj dynamiky u všech měst. Došlo ke stagnaci dynamiky populačního růstu okolo hranice průměru až podprůměru. Stagnace a klesání vývoje bylo způsobeno především celospolečenskými změnami a s tím souvisejícím vývojem sídelního systému. Začal se objevovat fenomén suburbanizace, který způsobil decentralizaci obyvatelstva do zázemí měst. Rovněž k nízké dynamice růstu populace přispěla i změna demografického chování obyvatelstva, tedy klesající porodnost (ta byla částečně kompenzována „dětmi“ silné generace 70. let).

Z vybraných měst je důležité zaměřit se na vývoj hlavního centra Jihočeského kraje, tedy Českých Budějovic. Důvodem výběru tohoto města k bližšímu zkoumání vývoje je zejména specifický vývoj v prvních dvou sledovaných etapách. Podíváme-li se na počáteční stavy obyvatelstva v roce 1850, zjišťujeme například, že rozdíl mezi Jindřichovým Hradcem a Českými Budějovicemi činí pouze necelých 667 obyvatel. Konečný rozdíl je pak skoro pětinasobný (viz Tabulka č. 3).

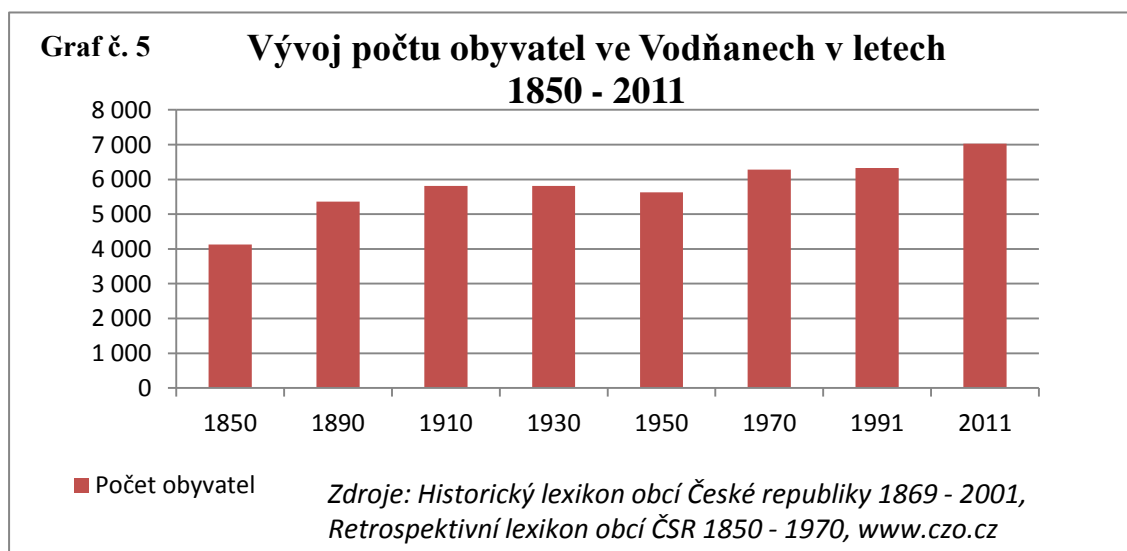


Pro specifický vývoj Českých Budějovic je důležité zaměřit se na graf č. 3, který ukazuje nepravidelné početní změny obyvatelstva. Přestože není okolí Českých Budějovic příliš bohaté na přírodní zdroje, vznikl zde podnik na výrobu kameninových výrobků a tužek Koh-I-Noor. Důvodem lokalizace tohoto klíčového podniku byla paradoxně dosažitelnost surovinových zdrojů, kterými je dřevo, kaolin a tuha. Právě tento podnik založený rodinou Hardtmuthů byl v období prvních sčítání velice důležitým průmyslovým centrem. Od Jindřichova Hradce, Tábora, Písku a dalších v té době ještě stejně významných měst, se České Budějovice lišily ve vývoji zejména svojí strategickou polohou a poměrně brzkým budováním železniční infrastruktury. S Jindřichovým Hradcem byla železnice propojena se značným zpožděním, tudíž i jeho vývoj nebyl zdaleka tak dynamický. Do Českých Budějovic se začali stahovat lidé z blízkého venkova a docházelo k urbanizaci (Kubeš, 2009). Dalším aspektem, stimulující zdejší, urbanizaci bylo i centrální administrativní postavení v Jihočeském kraji, které sídlilo již od roku 1849 v Českých Budějovicích. Tyto vzájemně propojené faktory byly hlavní příčinou specificky vysoké dynamické křivky vývoje obyvatelstva v 19. století. Další odlišnost od sledovaných Strakonice České Budějovice vykazují v roce 1950, kdy zde došlo k odsunu velkého počtu německého obyvatelstva, zatímco u Strakonice se jednalo pouze o marginální menšinu, tudíž na rozdíl od krajského města Strakonice vykazují relativně vysoký přírůstek. Ostatní etapy ve vývoji Českých Budějovic jsou už velice podobné se sledovaným městem Strakonice.





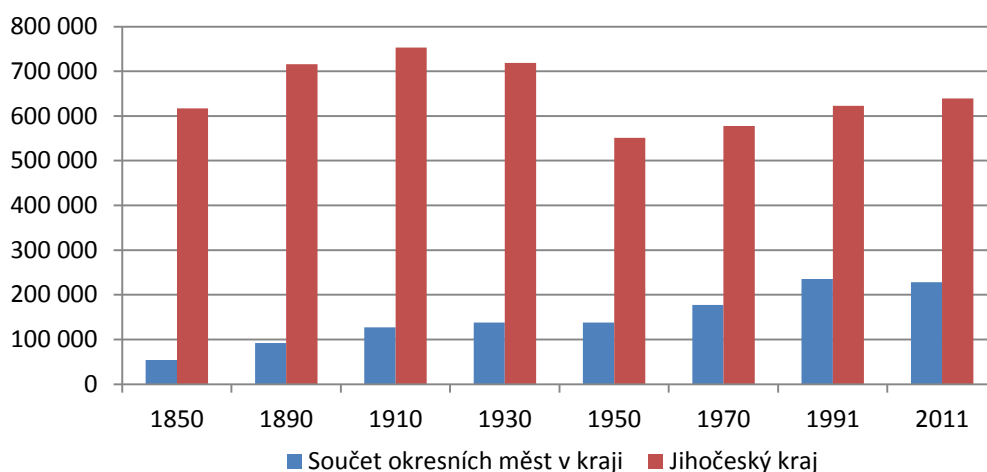
Další město, které ukazuje charakteristický vývoj, je *Písek*. Podobně jako u Českých Budějovic je i zde patrný projev urbanizace a populačního nárůstu v prvním sledovaném intervalu do roku 1910. Důležitou úlohu zde sehrál textilní průmysl. Podobně jako ve Strakonících se i zde vyráběly fezy, a mimo to zde fungovala i papírna a zpracovatelská továrna na tabákové výrobky. Železniční propojení s Prahou přes Březnici a Beroun bylo vybudováno v roce 1887. V druhém intervalu, tedy v letech 1890 - 1910 došlo podobně jako u Českých Budějovic k mírnému nárůstu počtu obyvatel. 1. světová válka nepřinesla výraznější diferenciaci. Z roku 1930 na rok 1950 však pozorujeme na rozdíl od Českých Budějovic populační nárůst o 1 902 osob. Důvodem je již zmiňovaný faktor odsunu německého obyvatelstva, které zde nemělo zdaleka takové procentuální zastoupení jako město krajské. Vývoj v tomto období byl tedy velice podobný vývoji Strakonic, ale i např. Táboru, kde rovněž nedošlo k výrazným ztrátám v důsledku odsunu. V dalším období (1950 – 1970) došlo k přírůstku obyvatelstva v Písku přibližně o jednu čtvrtinu z počtu předešlého. V roce 1949 zde byla založena textilní továrna Jitex navazující na místní tradici. Průmyslový podnik zaznamenal největší rozmach v 60. a 70. letech. V těchto letech také došlo k největším relativním přírůstkům obyvatelstva (šlo o výrazný projev nivelizačních procesů). Podobnost lze najít i ve Strakonících kde v 70. letech došlo k rozšíření výroby fezů a vystavění nového závodu). Ve městě byla pro novou pracovní sílu budována sídliště Dukla a Jih. Poslední období vývoje města ovlivnily vesměs stejné faktory jako u vývoje Českých Budějovic a Strakonic. K výrazné industrializaci ve městě došlo i v 21. století. Jako důkaz můžeme uvést budování rozsáhlé průmyslové zóny Písek Sever v posledních letech.



Městem, zcela odlišujícím se svým populačním vývojem pro zvolené období, jsou *Vodňany*. Ve městě nedošlo k výrazným výkyvům počtu obyvatel a dynamika růstu nebyla výrazná. Napojení na hlavní železniční tah České Budějovice – Plzeň Vodňany míjí a zastávka byla vybudována v nedaleké obci Čičenice. V 19. století zde nedošlo k industrializaci, která by měla významný vliv na populační růst. Industrializace zde ve větší míře nenastala právě kvůli špatné dopravní dostupnosti. Za zmínku stojí pletárna Davida Ehrlicha založená roku 1893 a další textilní výroba Blanice, založena roku 1920. V roce 1907 byla také založena místní tiskárna. Z grafu č. 5 je však patrné, že Vodňany měly v historickém vývoji spíše agrární charakter a nedošlo zde k výraznějším nerovnoměrnostem v populačním vývoji v důsledku industrializace v období socialismu. Z roku 1991 na rok 2011 docházelo k posilování silniční dopravy, která se pro Vodňany stala klíčovým faktorem rozvoje (vliv silnice E49). V porovnání s ostatními městy byl ve Vodňanech patrný relativní nárůst počtu obyvatel. Důvodem byla právě snadná dopravní dostupnost Strakonice, Písku i Českých Budějovic a proto i atraktivní poloha z hlediska pracovní síly. Rovněž nelze předpokládat s výraznějšími projevy suburbanizace, které jsou charakteristické pro větší města. Obdobný vývoj grafu Vodňan mají i města Blatná, Volyně, Horažďovice a Sušice, tedy vybraná města nižší hierarchické úrovně. Ostatní zvolená města kopírují trendy z předchozích grafů kvůli podobnému vývoji.

**Graf č. 6**

**Počet obyvatel v Jihočeském kraji a okresních městech**



Zdroje: *Historický lexikon obcí České republiky 1869 - 2001*,  
*Retrospektivní lexikon obcí ČSR 1850 - 1970*, [www.czo.cz](http://www.czo.cz)

Graf č. 6 znázorňuje míru koncentrace obyvatelstva ve vybraných jihočeských okresních městech. Hodnoty za Jihočeský kraj jsou mnohem více rozkolísané než hodnoty součtu okresních měst. Z grafu je patrné, že nižší míru koncentrace obyvatel v okresních městech kraj zaznamenal v roce 1850, tedy v období, kdy industrializace nedosahovala zdaleka takové míry jako v letech 1991 - 2011. I zde je patrná nerovnoměrnost úbytku v důsledku vysídlení německého obyvatelstva v rámci Jihočeského kraje (úbytky vykazovaly ve velké míře i venkovské usedlosti, došlo i k ojedinělému zanikání obcí).

### 4.3 Analýza populačního vývoje Strakonice

V rámci Jihočeského kraje jsou Strakonice společně s Českými Budějicemi a Tábořem v současnosti považovány za hlavní průmyslová centra. Je zde bohatá textilní tradice společně s rozvinutým stavebnictvím a strojírenstvím. V průřezu celé sčítací historie populační stav Strakonice vzrostl o celých 17 363 osob (což je více jak 3x z původního populačního stavu).



Už před prvním moderním sčítáním lidu měla textilní výroba ve Strakonících dlouhou tradici. Od 16. století zde měly pevnou základnu cechy punčochářů

a kloboučnicků, které se postupně slučovaly. K výraznějšímu rozvoji výroby došlo zákonitě po roce 1868, kdy byla na území Strakonice zavedena železniční dráha z Českých Budějovic do Plzně.

a) Pro etapu 1850 – 1890 z grafu můžeme vyčíst významný nárůst počtu obyvatel z roku 1850 na rok 1869. Ve městě došlo k rozšiřování výroby a v 80. letech 19. století fungovalo hned několik soukromníků, kteří se živili vývozem fezů. Tento podnikatelský ruch a s tím související urbanizaci pozorujeme i na populačním vývoji v grafu č. 7 do roku 1880 zde vidíme nárůst počtu obyvatel.

b) V následujících etapách (1890 – 1910, 1910 – 1930) doházelo až do 30. let 20. století dochází ke stagnaci populačního růstu. Stagnace je vysvětlena snižováním produkce textilních výrobků a ekonomickými problémy na celém území Rakousko-Uherského státu. Již od 90. let textilní výroba a odbyt fezů zažívala krizi a docházelo k propouštění pracovní síly (Berka, 2002, s. 47). Na přelomu století byla vystavěna lokální železniční dráha spojující na severu Březnici, Blatnou a na jihu Volyni, Vimperk a Volary. Chod města a populační vývoj narušila 1. světová válka. I ve Strakonících došlo k početným ztrátám na obyvatelstvu a k úpadku hospodářských aktivit<sup>[8]</sup>. I přesto docházelo na území Strakonice ke sčítání roku 1921 k populačnímu nárůstu o 286 obyvatel.

V roce 1930 v grafu spatřujeme strmější nárůst obyvatelstva. Vznik nové republiky do značné míry změnil chod města. V roce 1919 došlo k důležité administrativní změně ve vymezení města, kdy se sloučily samostatné obce Strakonice a Nové Strakonice. Město se tím stalo významným kompaktním hospodářským a administrativním centrem v regionu. Hlavní příčinou růstu populačního vývoje ve 20. letech však byl vznik nového průmyslového podniku ČZ, tehdy ještě na výrobu střelných zbraní. Vznik prvních dílen sahá až do roku 1919. V roce 1922 došlo ke sjednocení strakonických zbrojařských závodů se závodem ve Vejprtech a závodem v Praze, tím vznikla akciová společnost Česká zbrojovka v Praze továrny ve Strakonících. Roku 1929 byla ke společnosti připojena i továrna na výrobu motorových kol v Kralupech nad Vltavou a dochází k celkovému rozšíření výroby, což přivedlo do města další pracovní sílu. Velká hospodářská krize se ve velké míře neprojevila na chodu Strakonické zbrojovky (na rozdíl od textilního podniku Fezko)<sup>[8]</sup>.

c) Specifickou historickou etapou pro populační vývoj města bylo období 1930 – 1950. Industrializace ve městě nabyla na intenzitě i ve 30. letech 20. století. V roce 1932 byla zahájena ve strakonickém podniku ČZ sériová výroba prvních motocyklů. V této době patřila ČZ Strakonice mezi největší producenty jednostopých motorových vozidel na území tehdejšího Československa. Důležitost tohoto podniku pro urbanizaci a stěhování pracovní síly do města lze interpretovat i na mapě č. 4, případně na grafu č. 10, kde je vidět poměrně specifický nárůst dynamiky (křivka RIZ přesahuje všechna sledovaná města). V roce 1938 podnik zaměstnával přes 2 000 pracovníků. I přes zmíněnou industrializaci ve 30. letech nedocházelo z grafu ke sčítání v roce 1950 k výraznému absolutnímu přírůstku obyvatel. Příčinou jsou důsledky druhé světové války, kdy proběhl proces odsunu německého obyvatelstva. I přesto, že ve Strakonících měli Němci jen malé procentuální zastoupení (v hodnotách RIZ se odsun výrazně neprojevil), absolutní nárůst obyvatelstva tato skutečnost do menší míry ovlivnila. V poválečném období v továrně ČZ došlo k restrukturalizaci a přestaly se zde vyrábět zbraně. Výroba byla plně nahrazena motocyklovým sortimentem a došlo ke znárodnění.

d) V 50. a 60. letech, tedy ve zvolené etapě 1950 – 1970, vznikaly pro strojírenský podnik ČZ (bývalá Zbrojovka) nové dílny a podnik zažil obrovský rozmach. Opět je důležité zmínit, že Strakonice byly v tomto období jedinečné svým poměrně dynamickým populačním růstem. Strojírnoství zde mělo vybudovanou materiální základnu již se vznikem zbrojovky v roce 1919, a proto zde byl lokalizován další průmysl. V důsledku toho došlo ke stěhování obyvatelstva z okolních vesnic do nově vybudovaných panelových domů na severu Strakonice. V roce 1961 už spatřujeme nárůst obyvatel o 2 241 lidí.

e) V další sledované etapě (období 1970 – 1991) je nárůst ještě strmější, tedy o 7 227 obyvatel (viz Tabulka 2). Právě v 70. letech byl pro Česko charakteristický *nivelizační aspekt*, kdy se průmysl soustřeďoval do periferních oblastí jižních Čech a Vysočiny. V prostředí Strakonice bylo hlavním projevem tohoto aspektu rozšiřování výroby podniku ČZ a otevření nového závodu textilního podniku Fezko. Nový závod se začal stavět v roce 1967 a jeho plná výstavba trvala 4 roky. Pro město to znamenalo nové pracovní příležitosti, a tak došlo k další masivní urbanizaci. Tento projev již

ale nebyl natolik specifický pro Strakonice v porovnání s jinými městy (Prachatice, Český Krumlov). Rostoucí trend je také přičítán celorepublikovému zvýšení porodnosti v důsledku opatření tehdejší vlády, která usilovala o populační nárůst.

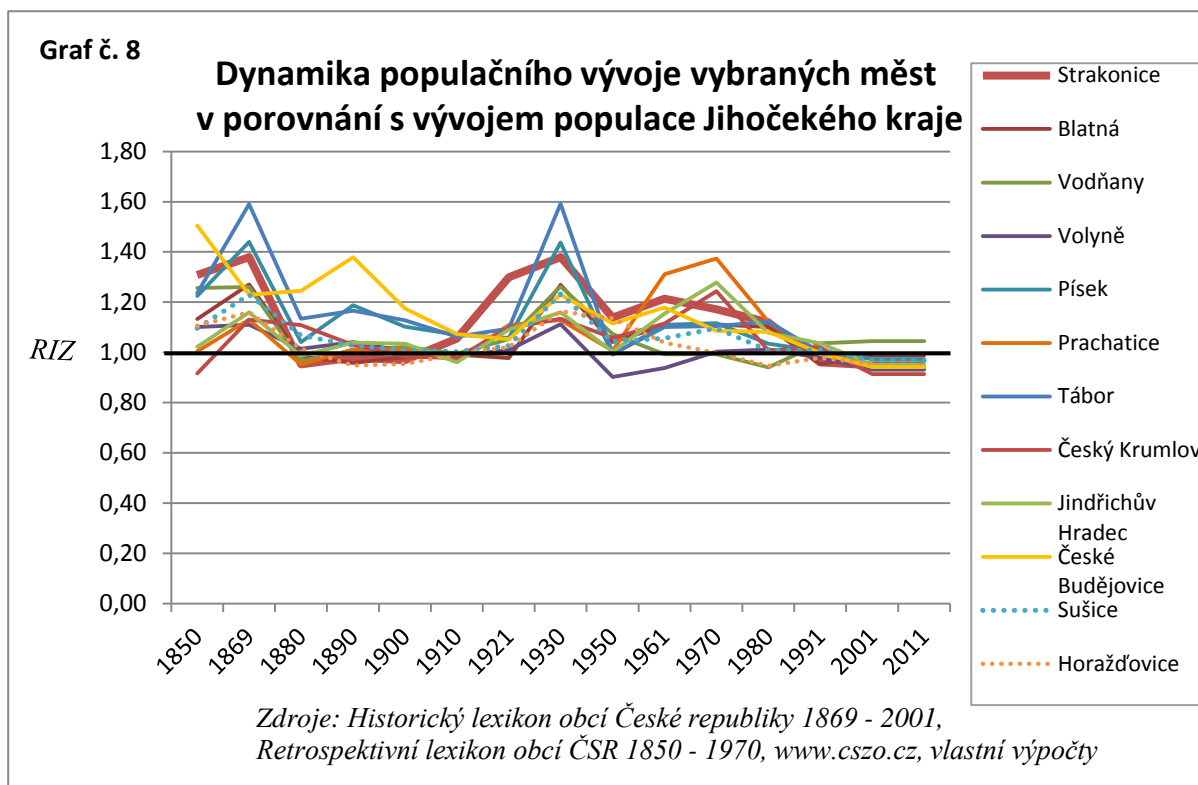
f) V následujícím sčítacím intervalu let 1991 - 2011 zaznamenaly Strakonice populační deficit. Velké průmyslové podniky přešly do soukromého vlastnictví a podobně jako u mnohých jiných podniků po celém Česku došlo k omezení výroby a užší specializaci v důsledku přizpůsobení se tržnímu hospodářství. ČZ Strakonice se rozštěpila hned na několik soukromých subjektů (Dura Automotive CZ, s. r. o., Desta, a. s.) a došlo k propouštění pracovní síly. Změnilo se i demografické chování obyvatelstva. Průměrný věk prvního početí se zvýšil a klesla sňatečnost, což má dodnes vliv i na stagnující populační vývoj. Částečně byl tento projev vyrovnáván reprodukcí silné generace ze 70. let. Fenomén, který se objevoval a stále objevuje i ve Strakonících se nazývá *suburbanizace*. Lidé upřednostňují klidnější bydlení v odlehlejších, avšak stále dobře dostupných lokalitách v blízkosti Strakonice. Tyto suburbaní regiony jsou často za administrativní hranicí obce Strakonice, a tak ve statistikách dochází k vylidňování města. Za regiony, způsobující *dekoncentraci* na území Strakonicka, můžeme považovat obce Radošovice, Řepice, Katovice, Sousedovice a Rovnou. V těchto obcích je viditelná výstavba nových rodinných domků, které jsou typickým důkazem suburbanizace. Všechny tyto zmiňované faktory ovlivňovaly a ovlivňují populační úbytek v posledních sčítacích letech na území města.

#### **4.4 Komparace populačního vývoje Strakonice s vybranými městy**

Poslední podkapitola, zabývající se komparací vývojových etap jednotlivých sídel, doplňují kartografické výstupy, mapy 1 – 7. Ve srovnání není opomenuta ani Sušice a město Horažďovice. Pro přehlednost se podkapitola drží zvolených intervalů a odkazuje i na podrobný graf č. 8 na následující straně, kde je indexové vyjádření všech měst za jednotlivé sčítací roky.

Již v prvním intervalu pozorujeme výraznou rozkolísanost relativních údajů o dynamice vývoje obyvatelstva. Je zde patrné, že Strakonice se drží společně s městy Tábor a Písek v nadprůměrných hodnotách. Absolutní přírůstky obyvatel jsou

způsobeny poměrně strategicky výhodnou dopravní polohou a pozvolnou industrializací, která se vážala především na lehký průmysl. Strakonice však ke konci prvního zvoleného intervalu prudce klesají. Důvodem je zvyšování významu Českých Budějovic jako regionálního centra a krajského města. Na přelomu století je tedy vidět vliv masivní industrializace Českých Budějovic, ale i Tábora a Písku. Strakonice v tomto ohledu kopírují křivku se zbylými městy, které se drží až do 1. světové války na hranici průměru kraje.



Se vznikem samostatného Československa se křivka dynamiky vývoje na úkor ostatních měst zvedla a prořala křivky do té doby dynamičtější rostoucích měst Českých Budějovic, Písku i Tábora. Zatímco zmiňovaná města v relativních přírůstkách klesala a ostatní sledovaná centra se držela stále na hranici průměru RIZ, Strakonice prudce stoupaly. Do roku 1930 tedy dominoval vliv prvorepublikové industrializace na urbanizaci ve Strakonících, především pak vznik Jihočeské zbrojovky. Neměl by být ale podceňován ani aspekt administrativní, kdy došlo ke sloučení doposud oddělených částí Strakonice. Tím získalo město důležitější pozici v rámci celého sídelního systému jižních Čech.

V rozmezí let 1930 – 1950 je opět patrná značná diference dynamických křivek. Strakonice sestoupily jako město s největšími relativními přírůstky na třetí místo po Písku a Táboru. Na rozdíl od zbylých měst však vykazovalo stále vysokou hodnotu. Tento rozdíl v dynamice růstu zmíněných měst a ostatních sledovaných sídel je důsledkem odsunu německého obyvatelstva. V Písku, Táboru ani ve Strakonici se výrazněji úbytek odsunutého obyvatelstva neprojevil, proto relativní hodnoty vztahující se ke kraji prudce stouply. Nejnižší hodnotu vykazovalo město Volyně, kde doposud nedošlo k žádné výraznější industrializaci a místní hospodářství zůstalo silně závislé na zemědělství. Rovněž je žádoucí povšimnout si křivky Jindřichova Hradce, který ačkoliv byl v prvním období velikostně podobný krajskému městu České Budějovice, do roku 1950 výrazně ztratil na důležitosti. Důvodem je dopravní aspekt, kdy se v druhé polovině 19. století městu vyhnula strategická železnice z Prahy do Vídně a tak zde nedošlo k výrazné industrializaci.

V následujícím období *do roku 1970* se Strakonice držely v hodnotách nadprůměrných i v porovnání s ostatními městy. Střediskem, které zde vykazovalo podobný trend, jsou České Budějovice. Obě města těžila z materiální základny vystavěné v období první republiky. Začal se zde proto poměrně brzy rozrůstat strojírenský průmysl, který byl klíčový pro urbanizační procesy v jižních Čechách. Ostatní města spíše stagnovala. Charakteristická je zde křivka dynamiky vývoje Volyně, která se stala zdrojovým městem právě pro Strakonice, protože na svém území disponovala pouze omezeným průmyslem na zpracování dřeva.

*Po roce 1970* v porovnání s ostatními městy Strakonice nezaujmuly z hlediska dynamiky růstu dominantní postavení. Nivelizační aspekt charakteristický pro toto období měl za důsledek nárůst obyvatelstva ve městech s doposud nižším populačním stavem. Snaha o industrializaci menších okresních měst nejvíce zvýhodňovala Prachatice, Vodňany a Český Krumlov. Z tohoto důvodu RIZ Strakonice, ale i Českých Budějovic klesal. Prohluboval se zde relativní rozdíl menších Horažďovic a Volyně s městy ostatními. Volyně byla stále výhradně agrárním městem a v Horažďovicích vznikaly jen málo významné průmyslové podniky neumožňující výraznější urbanizaci.

*Rok 1991* byl zlomový téměř pro všechna velká centra Jihočeského kraje. Dynamika vývoje se v nich dostala do záporných hodnot vlivem suburbanizace



a demografického přechodu. Jedinou výjimku, kterou zde lze zmínit, je město s menší hierarchickou úrovní, Vodňany. Ty těží zejména z výhodné strategické polohy ovlivněné silniční dopravou (důležitá silnice E49, dále pak železniční spojení s Prachaticemi a v blízké obci Čičenice napojení na dráhu z Českých Budějovic do Plzně přes řešené město Strakonice), Rovněž je zde stabilní potravinářský průmysl s dlouhou tradicí a nově lokalizován průmysl strojírenský.

Celkový populační *vývoj měst s nižší hierarchickou úrovní* vykazoval výraznější rozdíly a rozkolísanost až v období po 1. světové válce. Do té doby vykazovala všechna sledovaná města stagnující vývoj kolem průměrné dynamiky RIZ 1,00. Po přelomu století již byla všechna sledovaná města nižší hierarchické úrovně napojena na železniční síť. Jak je patrné z grafu č. 8 křivka Blatné a Vodňan se v období 1. republiky dostala do podobných hodnot. I zde je patrný projev industrializace, která se váže na vybudovanou železniční síť. I když došlo u Blatné i Vodňan k vychýlení křivky RIZ do hodnot nadprůměru, nemohla se tato dynamika rovnat s relativním populačním růstem ve městě Strakonice, kde začíná závod Jihočeské zbrojovky. U Volyně sice rovněž došlo k mírnému nárůstu dynamiky vývoje, avšak industrializace zde nedosahovala takové úrovně ani po zavedení železnice. K výraznější koncentraci obyvatelstva, která by se projevila kladným výkyvem hodnot RIZ, nedochází v menších centrech ani v dalších sledovaných etapách.

## 5. VÝSLEDKY ANALÝZY A SYNTÉZA POZNATKŮ

Jihočeský kraj byl v minulosti, a je stále i v současnosti, regionem periferního charakteru. Hlavním ukazatelem je podprůměrná hustota osídlení a dále vysoký podíl zaměstnané pracovní síly v zemědělství. Historický vývoj populace kraje prošel největšími změnami až v průběhu 20. století, kdy zde zapůsobila silnější industrializace vázaná především na zemědělství a těžbu dřeva. V některých regionech se naopak uplatnilo ve větší míře strojírenství (Strakonice, Tábor, České Budějovice). K rozsáhlejším koncentračním procesům v rámci Česka tedy došlo se značným zpožděním. Ve vývoji jednotlivých sídel spatřujeme poměrně velkou diferenciaci patrnou z tabulky č. 3.

Tabulka č. 3: Relativní index vybraných jihočeských měst vzhledem ke kraji

	1850	r. i. z. 1850 - 1869	2011
<b>České Budějovice</b>	11 444	7,90	93 639
<b>Tábor</b>	7 489	4,54	35 196
<b>Strakonice</b>	5 702	3,91	23 065
<b>Písek</b>	7 728	3,70	29 641
<b>Prachatic</b>	4 379	2,52	11 432
<b>Jindřichův Hradec</b>	10 777	1,98	22 062
<b>Sušice *</b>	5 555	1,97	11 323
<b>Český Krumlov</b>	6 908	1,88	13 478
<b>Blatná</b>	3 892	1,67	6 714
<b>Vodňany</b>	4 123	1,65	7 026
<b>Horažďovice *</b>	4 022	1,34	5 578
<b>Volyně</b>	2 843	1,03	3 041
<b>Jihočeský kraj</b>	617 040	1,00	639 099

*Zdroj: Retrospektivní lexikon obcí ČSR 1850 - 1970, www.czso, vlastní výpočty*

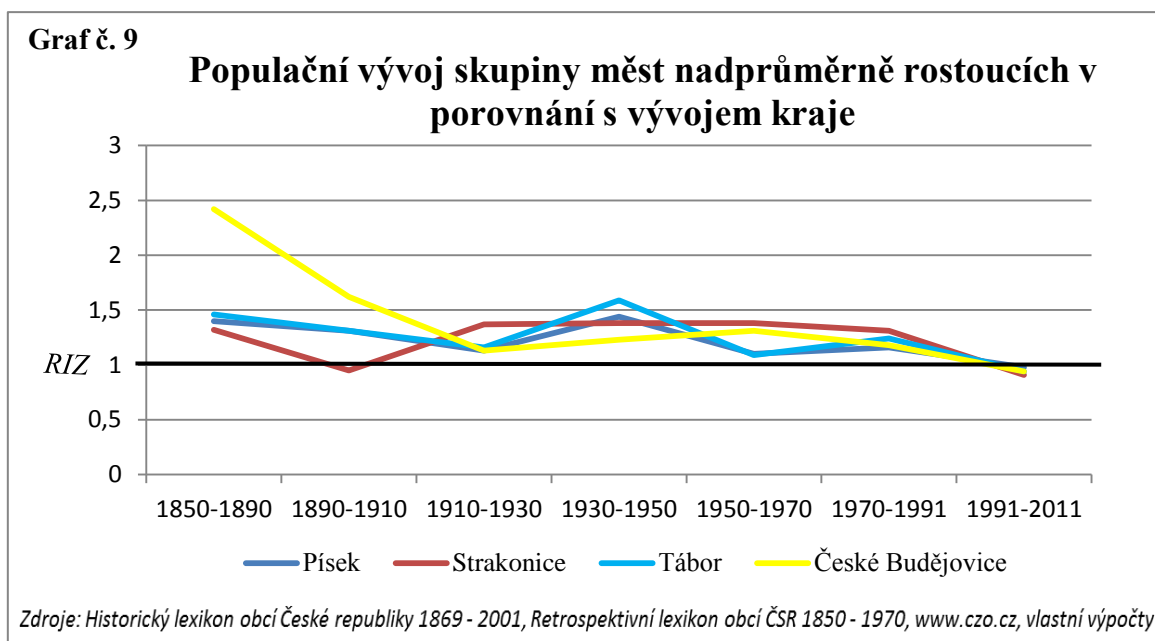
*\* Města nejsou součástí Jihočeského kraje*

Z tabulky je patrné, která města byla v posledních 160 letech nejvíce zasažena faktory ovlivňující populační změny. Strakonice se v tomto ohledu pohybují v nadprůměrné hodnotě dynamiky populačního růstu (jsou třetím nejsilněji rostoucím městem). Největší dynamiku nárůstu počtu obyvatel zaznamenalo krajské město

České Budějovice, v rámci bývalých okresních měst se nejpomaleji rozvíjela města Český Krumlov a Jindřichův Hradec. Města menší hierarchické úrovně na bývalém okresu Strakonice prodělala méně dynamický nárůst počtu obyvatel, což odpovídá zákonům koncentrace a rostoucí hierarchizace sídelního systému v industriálním období. Zejména Volyně za celou sledovanou etapu populačně stagnovala a její celkové přírůstky jsou pouhých 198 obyvatel.

### 5.1 Typologizace vybraných měst podle jejich populačního vývoje

Z provedené analýzy je možné provést kategorizaci podle podobnosti dynamiky populačního vývoje. Zařazení Strakonice však nebylo jednoduché, protože křivka dynamiky je pro toto město dosti specifická. První skupinou jsou tedy města vykazující nadprůměrnou dynamiku růstu, *města nadprůměrně rostoucí*. Jejich specifikum je rovněž geografická poloha více ve vnitrozemí od státních hranic. Do této skupiny byly zařazeny Strakonice i přesto, že na první pohled jsou patrná specifika odlišující dynamickou křivku města.



Pro města je společná historie textilního průmyslu, kdy ve všech centrech v 19. století vznikaly první manufakturní továrny na výrobu oděvů. Tábor i Písek však měly důležitější postavení v sídelním systému, neboť šlo o kompaktní města se stabilní administrativní hranicí se statutem okresu. Strakonice byly v tomto ohledu

znevýhodněny, proto zde došlo k odlišnosti vývoje v prvních dvou vymezených etapách. Zajímavostí je, že dopravní aspekt, tedy strategicky významná železnice z Českých Budějovic do Plzně, v době svého vzniku na území Strakonice příliš křivku dynamiky vývoje nezvedl. RIZ Tábora a Písku se mezi sebou lišil jen marginálně. Vývojově si byla města dosti podobná. České Budějovice měly v prvních dvou zvolených etapách zcela dominantní postavení z hlediska dynamiky růstu. Poněvadž právě toto město se stalo administrativním centrem kraje, byly zde soustředěny všechny důležité dopravní spoje, zejména pak železnice. Z tohoto důvodu byla industrializace, a tím i urbanizace výraznější než v ostatních městech.

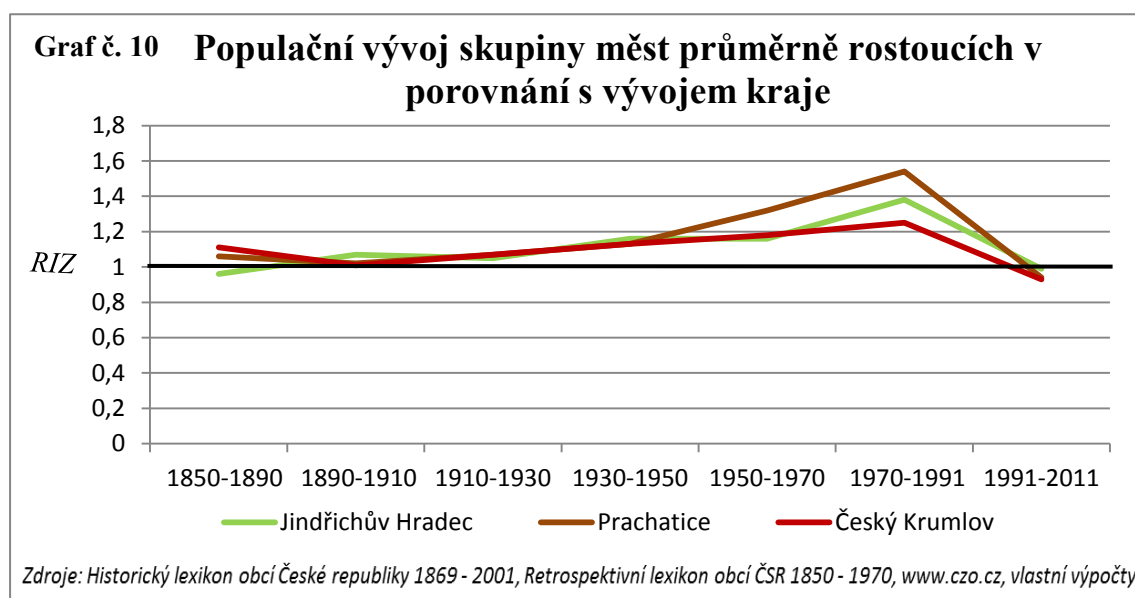
Pro třetí interval byl pro Tábor i Písek charakteristický pokles dynamiky růstu. Naopak Strakonice vykazovaly prudký nárůst dynamiky v důsledku vzniku jednoho z prvních strojírenských podniků na území kraje: Jihočeské zbrojovky ČZ. Industrializace podmíněná dopravním aspektem v tomto období hrála pro Strakonice nejvýznamnější roli.

V období po 2. světové válce všechna města populačně sílila a dynamika zůstala v nadprůměrných hodnotách. Spíš než populačními přírůstky byla však tato dynamika vyšší z důvodu celkového úbytku obyvatel na území jižních Čech, ze kterého index změny vychází. I zde můžeme pozorovat specifikum krajského města, kde dynamika růstu v tomto období vykazovala nejnižší hodnoty (graf č. 9). Ze sledovaných měst nadprůměrně růstové skupiny došlo v Českých Budějovicích k jednoznačně nejvyššímu úbytku obyvatel v důsledku odsunu německého obyvatelstva. Nejvýrazněji se vysokými hodnotami od ostatních měst lišilo město Tábor, kde se odsun německého obyvatelstva neprojevil. Do 70. let minulého století všechna města ve skupině populačně rostla. Strakonice však svou křivou dynamiky růstu ze skupiny výrazně vybočovaly. Důvodem byla rozsáhlejší industrializace na území. Ta byla ovlivněna zejména rozrůstajícím se strojírenským podnikem Zbrojovka ČZ. Ve městech Tábor a Písek stále dominoval průmysl textilní a potravinářský, což se změnilo až v další etapě.

Do roku 1991 došlo ve všech městech opět k relativně velkým nárůstům populace. Na území jižních Čech silně působily nivelizační snahy o rovnoměrné rozmístování průmyslu do měst. Písek a zejména Tábor nabíraly na dynamice růstu, zatímco Strakonice mírně ztrácely, protože v té době již město bylo značně industrializované

z předešlé etapy. Nejvýraznější nárůst ve skupině měly Strakonice a nejmenší Písek. Nivelizační politika se opačně projevila i ve městě České Budějovice. Krajské město totiž bylo výraznou jádrovou oblastí jižních Čech, a proto zde nebyla tak velká snaha o jeho posílení z hlediska industrializace.

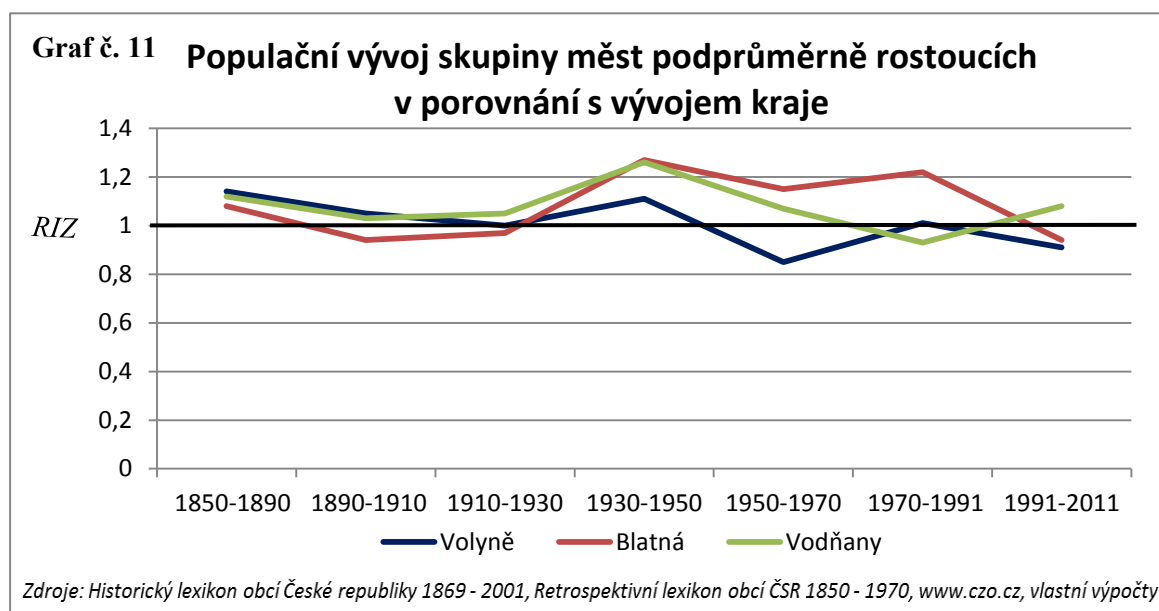
V posledním období byl pro všechna sledovaná města ve skupině charakteristický populační deficit. Ve všech městech se projevovalo *záporné migrační saldo* a *suburbanizace*.



Druhý typ je reprezentován *městy s průměrnou dynamikou růstu*. Křivky dynamiky růstu v grafu č. 10 již sdílí méně diferenciované hodnoty, než tomu bylo ve skupině předchozí. V prvním období byla pro všechna města charakteristická nízká míra industrializace v porovnání s městy na severu. I přes své nízké hodnoty dynamiky růstu nebyly tyto regiony měst stále ještě brány jako periferie. Všechna města byla však v prvních dvou obdobích znevýhodněna dopravním aspektem, protože strategicky významné železnice tudy nevedly. Rovněž ve všech městech, zejména v Prachaticích a v Českém Krumlově docházelo k národnostním nepokojům, protože německá populace zde měla velké procentuální zastoupení.

Národnostní nepokoje však skončily po 2. světové válce odsunem německého obyvatelstva a všechna vybraná města přišla o značnou část populace. Z grafu vidíme, že křivka RIZ se drží na hodnotě 1,00, což je v tomto období ztrátová hodnota,

protože celý průměr kraje vykazuje deficit. Města se stala silně periferními. Období do roku 1970 bylo charakteristické snahou o doosídlování nejvíce postižených regionů a obcí, jako byla zejména města Prachatice a Český Krumlov. Toto dosídlování však nemělo v oblasti jižních Čech velký efekt. I přesto zde již došlo k populačnímu nárůstu a dynamická křivka se zvedla. V předposledním období se projevovovala nivelizační politika, která právě tato sledovaná města zvýhodňovala nejvíce, jelikož do 70. let se jednalo o spíše periferní regiony. Nejvíce rostl okres Prachatice, kde byl průmysl vázán zejména na těžbu dřeva. Poslední interval od roku 1991 – 2011 byl pro všechna města z hlediska vývoje dynamiky stejný. Faktory zde působící byly rovněž suburbanizace a záporné migrační saldo.

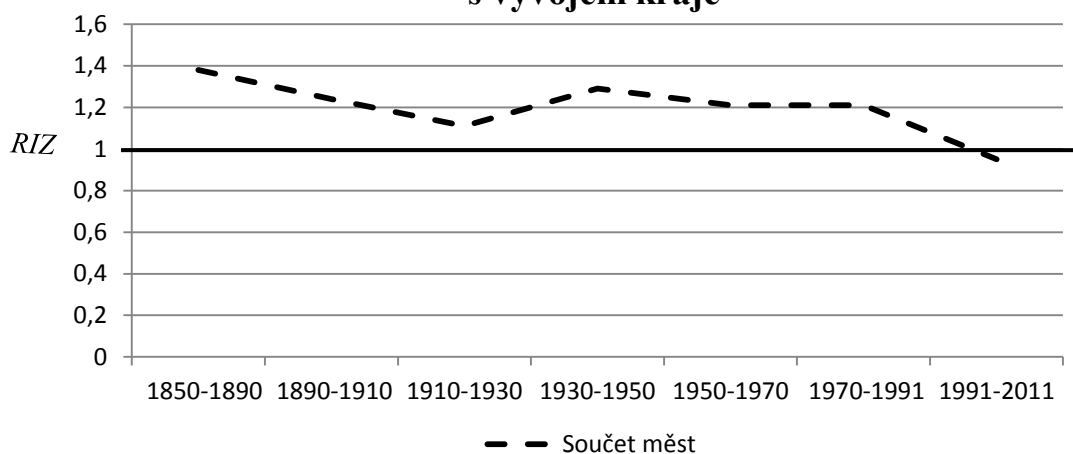


Poslední typ je reprezentován skupinou měst vykazující podprůměrné hodnoty dynamiky růstu (graf č. 11). Tato skupina je charakteristická svým nižším hierarchickým postavením. Rovněž je zde vidět rozkolísanost dynamických křivek, a to zejména v období socialismu. V prvních třech obdobích se dynamika vývoje pohybovala kolem hodnot průměru kraje, přičemž nejnižší hodnoty má obec Blatná. Region Blatenska je celý v tomto období považován za vnitřní periferii, jejíž postavení je umocněno příslušností ke státnímu celku Rakousko-Uhersko s centrem ve Vídni.

V intervalu 1930-1950 všechna města na dynamice stoupala, důvod je stejný jako u 1. skupiny. Celý okres Strakonice, kam města dříve spadala, nebyl významněji zasažen odsunem německého obyvatelstva. Ten se projevil v omezené míře jen ve Volyni, která se v absolutních číslech propadla do záporných hodnot. V etapě let 1950-1970 již je z grafu pozorovatelná značná diferenciací. Všechna města ztrácela na dynamice, přičemž nejvíce se projevil úpadek ve Volyni. Volyně se stala silně závislým centrem na okresním městě Strakonice a její charakter zůstal agrární, na rozdíl od města Blatná, kde došlo v omezené míře k industrializaci (hlavně potravinářský průmysl). Období let 1970 – 1991 bylo ve skupině charakteristické úpadkem dynamiky růstu Vodňan a naopak získáváním na dynamice růstu města Blatná. Volyně se přiblížila průměru kraje. V poslední etapě ve městech došlo k rozdílným migračním procesům. Zatímco Vodňany populačně rostly, města Volyně a Blatná ztrácely. Kladné migrační saldo, které bylo ve Vodňanech příčinou růstu v posledním intervalu, je vysvětleno lepší dopravní polohou a tím i většími pracovními příležitostmi v obci.

Jelikož jde o města menší hierarchické úrovně, je pro tuto skupinu charakteristické i malé rozpětí relativních a absolutních hodnot. Města se výrazně populačně nezměnila. Stejně tomu je i u sledovaných měst Sušice a Horažďovice. U Sušice je však rozpětí v porovnání s těmito městy větší a průmysl je zde více zastoupen.

**Graf č. 12 Populační vývoj součtu sledovaných měst v porovnání s vývojem kraje**



Zdroje: *Historický lexikon obcí České republiky 1869 - 2001, Retrospektivní lexikon obcí ČSR 1850 - 1970, www.czo.cz, vlastní výpočty*

Trend populačního vývoje součtu vybraných měst vykazuje nadprůměrné hodnoty RIZ ve všech zvolených obdobích kromě poslední etapy. První dvě etapy byly charakteristické urbanizačními procesy v důsledku rozvoje textilního a potravinářského průmyslu. Třetí etapa byla charakteristická úpadkem textilního průmyslu a s tím spojenou pomalejší urbanizací (výjimku tvoří např. Strakonice). Ve čtvrtém intervalu byl determinační vliv odsunu německého obyvatelstva, což se projevilo významně i v rurálních oblastech (dochází tedy k nárůstu RIZ vybraných měst). 5. a 6. interval je spojen se socialistickou industrializací, kdy dochází na území jižních Čech k masivním urbanizačním procesům. Poslední interval je již ovlivněn suburbanizací a demografickým přechodem, došlo tedy k úbytkům městské populace.

## 5.2 Specifika populačního vývoje města Strakonice

Dle podobnosti vývoje RIZ pro Strakonice můžeme zařadit město do podobnostně nejméně diferenciované skupiny společně s Pískem a Tábořem. Avšak i v této skupině je dynamická křivka v konkrétních etapách poměrně specifická (viz graf č. 9). V předchozích kapitolách byla pozornost věnována především odlišným a shodným aspektům ve vývoji populační velikosti v porovnání s ostatními městy ve skupinách. Nyní se zaměříme na hlavní specifika, která odlišovala dynamiku vývoje u města Strakonice od ostatních center.

- Prvním specifikem je *malý vliv na RIZ v důsledku napojení na železniční síť* v poměrně rané fázi industrializace v jižních Čechách. Z hlediska dynamiky růstu této strategické výhody však město Strakonice využívalo zejména v pozdějších etapách, tedy na začátku 20. století.
- Dalším specifikem byla *administrativní nestabilita v celém 19. století*, kdy bylo město rozděleno na Strakonice a Nové Strakonice (Bezděkov). Z hlediska *národnostního složení* Strakonice můžeme zařadit do skupiny měst, která se nacházejí více ve vnitrozemí a měla tím i menší počet německého obyvatelstva, které bylo po válce odsunuto.
- Významným specifikem města byla *industrializace po 1. světové válce*. Ve Strakonících vznikl jeden z prvních strojírenských podniků na výrobu zbraní



a měrných zařízení. Zatímco průmysl v Jihočeském kraji byl stále převážně orientován na potravinářskou a textilní výrobu, pro Strakonice měl vznik zbrojovky velký vliv na koncentraci obyvatelstva. Existence strojírenského podniku měla za následek i poměrně specifický vývoj v první vymezené etapě za socialismu. Ve zbrojovce ČZ docházelo k pozvolné restrukturalizaci výroby a podnik zaměstnával stále více lidí. Z tohoto důvodu na území Strakonicka docházelo k masivní urbanizaci, která byla ze všech sledovaných měst nejdynamičtější.

- Další období od 70. let do roku 1991 již není tolik specifické. Na celém území jižních Čech docházelo k *nivelizačním procesům* a k vyrovnávání populačních rozdílů mezi okresními středisky. V tomto ohledu dynamická křivka Strakonic přestala mít dominantní postavení, protože města, jako jsou Prachatice a zejména Český Krumlov začala populačně posilovat mnohem rychleji. V posledním období Strakonice přestaly mít specifický vývoj, který by se výrazněji odlišoval od obecného trendu kraje.

### 5.3 Hlavní historicko-geografické aspekty vývoje Strakonic a jejich regionu

- V první vymezené etapě hrála největší význam začínající *industrializace* v polovině 19. století. Z hlediska celého Česka byla industrializace nerovnoměrným fenoménem a stejné tomu bylo i v oblastech jižních Čech. Pro město Strakonice byl hlavním historicko-geografickým aspektem populačního vývoje rozvoj textilního průmyslu a vznik prvních manufakturních dílen. Vznik textilního průmyslu v tomto období byl rovněž charakteristický ve většině hierarchicky výše postavených jihočeských městech, kde byla tradice textilních cechů (soukeníci, punčocháři, kloboučníci, atd.).
- Faktorem, který umocňoval a mnohdy i podmiňoval rozvoj průmyslu v Česku, byla *železniční infrastruktura*. Z hlediska dopravy měly Strakonice výhodné postavení mezi mezoregionálními středisky Českými Budějovicemi a Plzní. Železnice zde tedy ovlivňovala industrializaci už od roku 1869. Právě tato strategicky důležitá železniční dráha byla jedna z prvních na území jižních Čech.

- Negativně na populační přírůstky se zde mohl projevovat v 19. století *administrativní aspekt*, kdy Strakonice stále nebyly jednotným střediskem, ke změně došlo až v roce 1919, do té doby byly nekompaktní sídlem.
- Na začátku 20. století byl hlavním aspektem *úpadek textilního průmyslu*, který byl výrazně poškozen 1. světovou válkou. Došlo ke ztrátě obchodních konexí se zahraničím (Balkán, Turecko) a rovněž se zde v malé míře projevil ztráty na životech během války.
- Nesmí být opomenut ani *demografický aspekt*. Pro celé Česko byla charakteristická slabší porodnost během války a následný nárůst porodnosti. V této souvislosti je třeba zmínit i rostoucí věk na dožití s rozvojem zdravotnictví a lepších životních podmínek.
- V období meziválečném bylo nejdůležitějším aspektem pro vývoj Strakonic *strojírenství*. K industrializaci v tomto odvětví docházelo na území Strakonic hlavně díky výhodné poloze na železniční síti. Znovu tedy hrála hlavní úlohu při formování města industrializace a hospodářství. Tento aspekt tedy výrazně posunul důležitost Strakonic v porovnání s městy Písek a Tábor, kde stále dominoval výhradně textilní průmysl. Na úrovni dnešních obcí s rozšířenou působností však k největší industrializaci a tím i urbanizaci docházelo v hlavním administrativním a dopravním centru, tedy Českých Budějovicích.
- V další etapě do roku 1950 se stal nejdůležitějším determinačním faktorem *odsun německého obyvatelstva*. Rovněž tento faktor se projevil se značnou územní diferenciací. Pro sledované město Strakonice se ukazuje jen v malé míře, na rozdíl od celého jihočeského regionu, kde dochází k rapidnímu úbytku obyvatel. V dalším období docházelo ke snaze doosídlování vystěhovalých regionů, avšak pro Strakonice měla tato skutečnost marginální vliv.
- *Socialistická industrializace* se významně projevovala ve všech regionech Jihočeského kraje. Pro Strakonice byla důležitým faktorem vybudovaná základna strojírenského průmyslu z dřívějších dob, a tudíž k masivní industrializaci docházelo již v 50. letech. Z hlediska urbanizace byly nejvíce periferní pohraniční regiony, jako jsou Prachatice a Český Krumlov. Determinačním faktorem pro tyto sídla byla strategicky nevýhodná geografická poloha.

- V 70. letech je hlavním determinantem *nivelizační politika* tehdejšího režimu, který usiloval o snížení populačních rozdílů mezi periferií a jádrem. Tento faktor se se nejvíce projevil právě v regionech do té doby silně periferních (Prachatice, Český Krumlov). Ve Strakonících došlo k rozšiřování jak textilních závodů, tak strojírenského podniku.
- Dalším aspektem je zvýšený trend reprodukce v 70. letech, který je charakteristický pro celé území Česka.
- V posledním sledovaném období je hlavním determinantem *přechod z plánovaného na tržní hospodářství*. Dochází transformačním procesům v hospodářství a podniky jsou privatizovány. Důsledkem je změna demografického chování obyvatelstva a suburbanizace. Právě ta je od 90. let velmi klíčovým determinantem, který zapříčiňuje statistické vylidňování měst na úkor jejich zázemí.

#### **5.4 Predikce populačního vývoje Strakonice a ostatních sledovaných měst**

Z důvodů, které byly zmíněny v předchozích kapitolách, se dá předpokládat i v nadcházejících desetiletích pomalá migrace obyvatel z velkých měst do jejich zázemí. Ve městech však může postupně docházet k projevům tzv. *reurbanizace*, kdy se movitější část populace začne stěhovat ve větší míře do historických center měst. To, jestli dojde ve sledovaných městech k projevům reurbanizace, nebo jestli budou města dále populačně klesat, závisí však na několika skutečnostech:

- Jedním z faktorů je změna životního stylu v důsledku demografických změn. Vzhledem k tomu, že populace na území jižních Čech stárne a porodnost se v posledních letech snižuje (dochází k odeznívání vysoké porodnosti způsobené nástupem silné generace 70. let do reprodukčního období), může se očekávat pomalejší projev suburbanizace. Pro starší populaci je totiž charakteristické setrvávání ve městských sídlech.
- Dalším významným faktorem může být vznik nových průmyslových podniků nebo podniků poskytující služby. Tento faktor se v poslední době nejvíce zasloužil o populační růst na území města Vodňany. Město totiž díky strategicky výhodné

dopravní poloze poskytovalo ideální lokalizační faktor pro vznik nových průmyslových podniků. V tomto ohledu můžeme počítat v nejbližších letech s mírným populačním nárůstem ve městě Písek, kde se v současné době na severu města rozrůstá rozsáhlý průmyslový komplex. Otázkou je, zda se populační přírůstek neprojeví pouze v zázemí města, tedy zdali nebude mít vliv pouze na zvýšení suburbanizace.

- Faktor, který může ovlivnit populační vývoj měst, je i rostoucí mobilita obyvatelstva. Ta by se mohla projevit pokračováním dekoncentračních trendů, které byly patrné v poslední sledované etapě. Další faktory, které souvisí hlavně s možnou reurbanizací, jsou například atraktivita městského jádra po architektonické stránce. Z tohoto hlediska by největší výhodu měla města České Budějovice, Písek a Český Krumlov.

Ve Strakoniciích lze předpokládat spíše s mírným úbytkem počtu obyvatel v nejbližších letech. Hlavním důvodem je demografický aspekt a pokračující trend suburbanizace. Rovněž se ve městě neplánuje lokalizace rozsáhlejších průmyslových komplexů, které by způsobily koncentraci pracovní síly, jako je tomu například v Písku. S pravděpodobným regresivním vývojem počtu obyvatel ve Strakoniciích bude souviset i situace na trhu práce, která je v současnosti dlouhodobě nepříznivá. Míra nezaměstnanosti dosahovala podle dat z roku 2012 8,4 %, což je v porovnání s ostatními obcemi Jihočeského kraje poměrně vysoké číslo.<sup>[9]</sup> S projevem reurbanizace v budoucnu kvůli atraktivnímu městskému centru rovněž nelze počítat, protože původní historická stavební struktura starého města je silně narušená.

## 6. ZÁVĚR

Smyslem a cílem bakalářské práce bylo analyzovat populační vývoj města Strakonice a následně objasnit vliv hlavních determinačních faktorů, které měly na vývoj dopad. Součástí hlavního cíle práce byla i predikce budoucího vývoje, která vycházela z předpokládaných trendů. V práci bylo rovněž dosaženo i druhého cíle, kde došlo ke komparaci vývoje se zvolenými městy. Aby komparace populačního vývoje s vybranými městy poskytovala hlubší poznání, byl splněn i další dílčí cíl, tedy generalizace a rozdělení jednotlivých měst do podobnostních skupin podle relativního indexu změny. Vymezeným cílem práce bylo i nalézt specifika, kterými se město Strakonice odlišovalo od obecných trendů a od vývoje ostatních vybraných měst. Tento cíl byl vhodnými metodickými postupy splněn a interpretací jednotlivých analytických výstupů můžeme potvrdit či vyvrátit jednotlivé hypotézy stanovené v úvodu práce.

První hypotéza, předpokládající úměrnost mezi aktuálním počtem obyvatel ve městech a jejich dynamikou vývoje, se potvrdila pouze s výjimkou Prachatic, které zde v dynamice růstu převýšily město Český Krumlov, a v případě Písku, který vykázal nižší celkový RIZ v porovnání s populačně slabšími Strakonicemi. Zde je patrný rozdílný vliv historickogeografických faktorů, které ve městech působily. Města s nižší hierarchickou úrovní prošla výrazně méně dynamickým vývojem přesně dle znění hypotézy.

Druhá hypotéza, která předpokládala, že vzhledem k intenzivní industrializaci v jihočeských městech během socialistického období bude celkový počet obyvatel ve městech stoupat na úkor menších obcí nejvýrazněji, se jednoznačně potvrdila. Analýza potvrzuje rostoucí tendenci městského obyvatelstva zejména v období socialismu, kdy v roce 1970 v tehdy okresních městech žila již jedna třetina obyvatelstva dnešního území Jihočeského kraje. Nutno však podotknout, že tento fakt nebyl způsoben pouze industrializací v období socialismu, ale i odsunem německého obyvatelstva, které mělo velké zastoupení i v rurálních oblastech českého pohraničí.

Třetí hypotéza, která konstatovala, že dynamika růstu počtu obyvatel bude ve Strakonicích vzhledem k průměru kraje nejvyšší v letech zavedení první železnice,

se nepotvrdila. Se zavedením tratě do města Strakonice se dynamická křivka sice zvedla, ale nedošlo zde k tak masivní urbanizaci, jako tomu bylo ve městech Tábor a Písek. Vliv existence této železnice působil výrazněji až v pozdějším období po 1. světové válce. Druhá část hypotézy, tedy že dynamika vývoje počtu obyvatel bude největší v období prvorepublikové industrializace, se potvrdila. Podnik Jihočeská zbrojovka ČZ byl jeden z prvních strojírenských podniků na území jižních Čech a pro Strakonice měl významný urbanizační dopad. Město tak přestalo být závislé pouze na textilním a potravinářském průmyslu.

Čtvrtá hypotéza předpokládající rozdílnost ve vývoji počtu obyvatel u měst v blízkosti hranic a u měst ve vnitrozemí se potvrzuje až na výjimku Blatné, kde nedošlo k předpokládanému nárůstu počtu obyvatel. Roli zde však nehrál odsun německého obyvatelstva, ale spíše koncentrační vliv přilehlých Strakonic, kde došlo k ožívování strojírenského průmyslu právě se sčítacím rokem 1950. Až na tuto výjimku se však předpokládaná kategorizace měst potvrzuje. Ve všech městech, jako je Český Krumlov, Prachatice a dokonce i Jindřichův Hradec, skutečně došlo k velkým absolutním úbytkům obyvatelstva na rok 1950 v důsledku odsunu obyvatelstva německé národnosti. Zcela správně se jev dotkl i krajského centra, tedy Českých Budějovic.

Pátá hypotéza, která nesla předpoklad, že období socialistické industrializace v 50. a 60. letech významně ovlivní nárůst obyvatelstva ve všech tehdejších okresních městech, se sice potvrzuje, ovšem je zde třeba opět upravit autorovo přesvědčení, které předpokládalo i s vysokou dynamikou růstu v rámci celého Česka. Z analýzy byl patrný nárůst počtu obyvatel ve všech sledovaných městech, přičemž ve Strakonicích byl nejdynamičtější. V rámci České republiky byl však kraj růstově podprůměrný. Stále totiž v Česku docházelo až do 70. let k posilování jádrových oblastí, mezi které žádný jihočeský region nepatřil. Správně hypotéza předpokládala s menší dynamikou růstu v příhraničních okresních městech, jakými jsou Prachatice a Český Krumlov. Co se týká urbanistických změn na území města Strakonice, nebyla tato problematika předmětem výzkumu. Z regionální literatury a výpovědí pamětníků je však patrné, že k rozsáhlejším změnám v urbanistické struktuře došlo.

Další hypotéza se týkala nárůstu počtu obyvatel v 70. a 80. letech v důsledku pronatalitní politiky tehdejší vlády. Tento demografický aspekt sice nesporně souvisel s rostoucím počtem obyvatel ve městech, avšak důležitější, zejména na dynamiku vývoje, byl aspekt nivelizační, který soustředil průmysl právě do oblastí jižních Čech (doposud silně periferních části Česka).

Poslední hypotéza předpokládala s vyliďňováním měst v posledních letech v důsledku suburbanizace a demografických změn. Tyto dekoncentrační procesy byly v sídelním systému Jižních Čech jednoznačně potvrzeny. Pro populační vývoj města Vodňany se však tento proces stal přínosným díky výhodné dopravní poloze. Města s nejstarší populací (Písek, Tábor) v posledních letech na dynamice vývoje ztrácely nejvíc.

I přesto, že žádná z hypotéz nebyla plně vyvrácena, došlo téměř ve všech případech k poupravění počátečního tvrzení. Některé hypotézy byly potvrzené jen z části, a proto může být výzkum považován za přínosný. Bakalářská práce přispěla k hlubšímu poznání historického vývoje nejen Strakonice, ale i celého sídelního systému jihočeské oblasti. Pochopení tohoto systému a vzájemného vlivu působení jednotlivých historickogeografických aspektů je cennou zkušeností. Vzhledem k častým návštěvám regionální knihovny ve Strakonici si autor nemohl nepovšimnout absence knižních publikací zabývajících se právě populačním vývojem města Strakonice. Tato práce tedy může posloužit jako stručný vhled do historie města, která dala vznik jeho dnešní podobě a populační velikosti.

Na závěr nezbývá doufat, že práce najde svou cílovou skupinu, ať již z řad obyvatel města Strakonice, či kohokoliv jiného, kdo projeví zájem o historii populačního vývoje v posledních dvou stoletích. Právě tato historická etapa dodala městům nový rozměr a jejich dnešní význam.

## 7. ZDROJE INFORMACÍ

### 7.1 Seznam odborné literatury

BERG, L. van den, DREWET, R., KLAASEN, L. H., ROSSI, A., VIJVERBERG, C.H.T. (1982): A Study of Growth and Decline. Urban Europe, Pergamon Press, Oxford, 162 s.

CARTER, W., JORDAN, P., REY, V. (1996): Central Europe after the fall of the Iron Curtain: Geopolitical perspectives, spatial patterns and trends. Weiner Osteuropa studien, New York, 345s.

FIALOVÁ, L. a kol. (1996): Dějiny obyvatelstva v českých zemích. Praha, 400 s.

HAMPL, M. (2005): Geografická organizace společnosti v České republice: Transformační procesy a jejich obecný kontext. Univerzita Karlova, Praha, 147 s.

HAMPL, M., GARDAVSKÝ, V., KÜHNL, K. (1987): Regionální struktura a vývoj systému osídlení ČSR. Universita Karlova, Praha, 256 s.

HLAVAČKA, M. (1990): Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce. Academia, Praha, 179 s.

HORSKÁ, P., MAUR, E., MUSIL, J. (2002): Zrod velkoměsta: Urbanizace českých zemí a Evropa. Paseka, Praha, 352 s.

JAKUBEC, I., JINDRA, Z. a kol. (2006): Dějiny hospodářství českých zemí od počátku industrializace do konce habsburské monarchie. Karolinum, Praha, 437 s.

JANÁK, J., HLEDÍKOVÁ, Z., DOBEŠ, J. (2005): Dějiny správy v Českých zemích: od počátku po současnost. Nakladatelství Lidové noviny, Praha, 568 s.

KÁRNÍKOVÁ, L. (1965): Vývoj obyvatelstva v českých zemích 1754-1914, HÚ ČSAV, Praha, 402 s.

KUBEŠ, J. a kol. (2009): Urbánní geografie Českých Budějovic a Českobudějovické aglomerace I. Ústav vědy a výzkumu Mateja Bela v Banskej Bystrici, 189 s.

KUČA, K. (2008): Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Díl VII., Libri, Praha, 991 s.



PURŠ, J. (1960): Průmyslová revoluce v českých zemích. Státní nakladatelství technické literatury, Praha, 168 s.

TOUŠEK, V., KUNC, J., VYSTOUPIL, J. a kol. (2008): Ekonomická a sociální geografie. Aleš Čeněk, Plzeň, 411 s.

Města České republiky v retrospektivě. ČSÚ, Praha 1996, 364 s.

Retrospektivní lexikon obcí ČSSR 1850-1970. Díl I/1 (ČSR), FSÚ, Praha 1978.

## **7.2 Seznam odborných časopisů**

KUBEŠ, J., KRAFT, S. (2011): Periferní oblasti jižních Čech a jejich sociálně populační stabilita. Jihočeská univerzita, České Budějovice, č. 4, s. 805 – 829

MAIER, K. (1997): Aglomerace Bayreuth – vývoj, struktura a důsledky suburbanizace pro komunální a hospodářskou politiku. In: Územní plánování a urbanismus, 24, č. 1-2, s. 45 – 51

NOVÁČEK, A. (2011): Jižní Čechy v zrcadle dějin a srovnání. Geografické rozhledy, 21, č. 3, s. 2-3

NOVÁČEK, A. (2006): Historický vývoj teritoriální polarizace systému osídlení v kraji Vysočina. Západní Morava, 10, s. 65-84.

NOVÁČEK, A. (2006): Analýza vlivu vybraných faktorů na vývoj sídelního systému Vysočiny od roku 1869. Vlastivědný sborník Vysočiny, 15, s. 91-105.

## **7.3 Seznam bakalářských prací**

RADA, M. (2011): Kvantitativní a kvalitativní prostorová distribuce lůžkových kapacit a doprovodných služeb na Unhošťsku a středním toku Loděnice. Bakalářská práce. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, katedra geografie, 114 s.

MALÝ, L. (2012): Historickogeografické aspekty populačního vývoje města Dvora Králové nad Labem. Bakalářská práce. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, katedra geografie, 99 s.

#### 7.4 Seznam regionální literatury

BERKA, R. (2002) ed: Historie a současnost podnikání na Strakonicku. Městské knihy, Žehustice, 247 s.

BLÁHA, J., MICHÁLEK, J., VÁVRA, J., (1985): 685 let města Volyně. Městský národní výbor, Volyně, 40 s.

CVRČEK, Z. (1989): Strakonice: město, lidé, osudy. Městský národní výbor, Strakonice, 426 s.

GOMOLA, M. (2000): Motocykly ČZ, aneb Strakonická historie. AGM, Brno, 264 s.

JIROUŠOVÁ, J., NEČEKALOVÁ, J., BĚLOCH, D. (1996): Statistický průvodce obcemi okresu Strakonice. Český statistický úřad, Praha, 52 s.

KUPKA, J. (2005): Urbanistický vývoj Strakonice. In: PARKOSOVÁ (ed): Strakonice – Kapitoly ze života města. Město Strakonice, Strakonice, 327 s.

OLEJNÍK, J. (2005): Město Strakonice a jeho samospráva. In: PARKOSOVÁ (ed): Strakonice – Kapitoly ze života města. Město Strakonice, Strakonice, 327 s.

PARKOSOVÁ, I. (2002) ed: Strakonice - Kapitoly z historie. Město Strakonice, Strakonice, 276 s.

POHORSKÝ, M. (2009): Jihočeský kraj. Freytag & Berndt, Praha, 200 s.

PRÁŠEK, J. (2000): Písecké 2. tisíciletí. J & M, Písek, 221 s.

STEJSKALOVÁ, H., STEJSKAL, A. (2012): 200 let textilní výroby ve Strakonících. Knihy 555, Liberec, 55 s.

ŠIMON, E. (1990): Horažďovice: Proměny města 1292 – 1992. Městské kulturní středisko, Horažďovice, 234 s.

ZWETTLER, O. (1984): Historicko-geografický obraz jižních Čech v letech 1900-1914. Univerzita J. E. Purkyně, Brno, 294 s.

### **7.5 Seznam regionálních časopisů**

BRAUN, V. (1967): Hrad Strakonický. Strakonice - Kultura, Historie, Vlastivěda; č. 4, s. 16-19

DRÁŽDIL, S. (1967): Město v 90. letech devatenáctého století: Od dláždění do Bezděkova. Strakonice – Kultura, Historie, Vlastivěda; č. 6, s. 14 – 16

HAAS, J. (1958): Velikost lidských sídel v Budějovickém kraji v letech 1654 – 1910. Jihočeský sborník historický, 27, č. 1, s. 37 – 47

HAVRDA, M. (1938): K vývoji Strakonice. Padesát let spořitelny města Strakonice, s. 59 – 65

HRUBÝ, J. (1938): Česká zbrojovka, a. s. v Praze, továrny ve Strakonících. Padesát let spořitelny města Strakonice, s. 69 – 74

JEŽEK, E. (1967): O starých privilegiích města Strakonice. Strakonice – Kultura, Historie, Vlastivěda; č. 2, s. 1 – 7

### **7.6 Seznam internetových zdrojů**

<sup>[1]</sup> [www.hradstrakonice.cz](http://www.hradstrakonice.cz) – Portál Hradu Strakonice (2.12.2012)

<sup>[2]</sup> [www.czso.cz](http://www.czso.cz) – Portál Českého statistického úřadu, rubrika Charakteristika kraje (2.12.2012)

<sup>[3]</sup> [www.susjk.cz](http://www.susjk.cz) – Správa a údržba silnic Jihočeského kraje (2.12.2012)

<sup>[4]</sup> [www.rsd.cz](http://www.rsd.cz) – Ředitelství silnic a dálnic ČR (2.12.2012)

<sup>[5]</sup> [www.cd.cz](http://www.cd.cz) – Oficiální portál společnosti České dráhy (2.12.2012)

<sup>[6]</sup> [www.regionalnirozvoj.cz](http://www.regionalnirozvoj.cz) – Metodická podpora regionálního rozvoje (21.2.2013)

<sup>[7]</sup> [www.svetprumyslu.cz](http://www.svetprumyslu.cz) – Internetový portál Svět průmyslu (4.12.2012)

<sup>[8]</sup> [www.strakonice.eu](http://www.strakonice.eu) – Oficiální portál města Strakonice (2.12.2012)

<sup>[9]</sup> [www.invest.kraj-jihocesky.cz](http://www.invest.kraj-jihocesky.cz) – Oficiální portál Jihočeského kraje (14.4.2013)

[www.maps.google.cz](http://www.maps.google.cz) – Internetové mapy společnosti Google (2.12.2012)

[www.c-budejovice.cz](http://www.c-budejovice.cz) – Oficiální portál města České Budějovice (4.12.2012)

[www.mesto-pisek.cz](http://www.mesto-pisek.cz) – Oficiální portál města Písek (4.12.2012)

[www.sumava.eu](http://www.sumava.eu) – Turistický portál Šumavy (22.4.2013)

## **7.7 Seznam dalších zdrojů**

Databáze ArcGIS verze 9.1

## 8. SEZNAM GRAFŮ

- Graf č. 1: Vývoj počtu obyvatel v letech 1850 – 2011 v Jihočeském kraji s. 34
- Graf č. 2: Dynamika populačního vývoje Jihočeského kraje v porovnání s vývojem populace ČR s. 36
- Graf č. 3: Vývoj počtu obyvatel v Českých Budějovicích v letech 1850 – 2011 s. 39
- Graf č. 4: Vývoj počtu obyvatel v Písku v letech 1850 – 2011 s. 40
- Graf č. 5: Vývoj počtu obyvatel ve Vodňanech v letech 1850 – 2011 s. 41
- Graf č. 6: Počet obyvatel v Jihočeském kraji a okresních městech s. 42
- Graf č. 7: Vývoj počtu obyvatel ve Strakonících v letech 1850 – 2011 s. 43
- Graf č. 8: Dynamika populačního vývoje vybraných měst v porovnání s vývojem populace Jihočeského kraje s. 47
- Graf č. 9: Populační vývoj skupiny měst nadprůměrně rostoucích v porovnání s vývojem kraje s. 51
- Graf č. 10: Populační vývoj skupiny měst průměrně rostoucích v porovnání s vývojem kraje s. 53
- Graf č. 11: Populační vývoj skupiny měst podprůměrně rostoucích v porovnání s vývojem kraje s. 54
- Graf č. 12: Populační vývoj součtu sledovaných měst v porovnání s vývojem kraje s. 55

## 9. SEZNAM TABULEK

Tabulka č. 1 (1. část): Vývoj počtu obyvatel ve vybraných městech a nadřazených  
regionech s. 72

Tabulka č. 1 (2. část): Vývoj počtu obyvatel ve vybraných městech a nadřazených  
regionech s. 73

Tabulka č. 1 (3. část): Vývoj počtu obyvatel ve vybraných městech a nadřazených  
regionech s. 74

Tabulka č. 1 (4. část): Vývoj počtu obyvatel ve vybraných městech a nadřazených  
regionech s. 75

Tabulka č. 2 (1. část): Vývoj počtu obyvatel ve vybraných městech a v nadřazených  
regionech za zvolené etapy s. 76

Tabulka č. 2 (2. Část): Vývoj počtu obyvatel ve vybraných městech a v nadřazených  
regionech za zvolené etapy s. 77

Tabulka č. 3: Relativní index vybraných jihočeských měst vzhledem ke kraji s. 50

## **10. SEZNAM MAP**

Mapa č. 1: Vývoj počtu obyvatel vybraných měst v letech 1850 – 1890	s. 78
Mapa č. 2: Vývoj počtu obyvatel vybraných měst v letech 1890 – 1910	s. 78
Mapa č. 3: Vývoj počtu obyvatel vybraných měst v letech 1910 – 1930	s. 79
Mapa č. 4: Vývoj počtu obyvatel vybraných měst v letech 1930 – 1950	s. 79
Mapa č. 5: Vývoj počtu obyvatel vybraných měst v letech 1950 – 1970	s. 80
Mapa č. 6: Vývoj počtu obyvatel vybraných měst v letech 1970 – 1991	s. 80
Mapa č. 7: Vývoj počtu obyvatel vybraných měst v letech 1991 – 2011	s. 81
Mapa č. 8: Vývoj počtu obyvatel vybraných měst v letech 1850 – 2011	s. 81
Mapa č. 9: Sociogeografická regionalizace České republiky v roce 2001	s. 82

## 11. PŘÍLOHY

### 11.1 Tabulkové přílohy

Tabulka č. 1: Vývoj počtu obyvatel ve vybraných městech a nadřazených regionech (1. část)

Město/rok	1850	r. i. z. 1850 - 1869	1869	r. i. z. 1869 - 1880	1880	r. i. z. 1880 - 1890	1890	r. i. z. 1890 - 1900
<b>Strakonice</b>	5 702	1,33	8 327	1,38	9 246	0,95	8 733	0,98
<b>Blatná</b>	3 892	1,15	4 924	1,27	5 014	0,98	4 891	0,96
<b>Vodňany</b>	4 123	1,28	5 784	1,26	5 605	0,97	5 364	1,01
<b>Volyně</b>	2 843	1,12	3 495	1,11	3 735	1,01	3 757	1,04
<b>Písek</b>	7 728	1,24	10 565	1,44	12 156	1,04	12 550	1,19
<b>Prachatice</b>	4 379	1,02	4 911	1,13	5 682	0,95	5 363	1,01
<b>Tábor</b>	7 489	1,26	10 339	1,59	11 251	1,13	12 652	1,17
<b>Český Krumlov</b>	6 908	0,93	7 071	1,13	8 106	1,11	8 903	1,03
<b>Jindřichův Hradec</b>	10 777	1,04	12 294	1,16	12 314	0,99	12 032	1,04
<b>České Budějovice</b>	11 444	1,53	19 232	1,23	26 039	1,24	32 134	1,38
<b>Sušice *</b>	5 555	1,11	6 796	1,23	7 671	1,07	8 117	1,03
<b>Horažďovice *</b>	4 022	1,12	4 970	1,16	5 603	1,01	5 635	0,95
<b>Součet měst</b>	74 862	1,06	86 942	1,29	112 422	1,08	120 131	1,14
<b>Jihočeský kraj**</b>	626 879	0,96	689 119	0,96	722 344	0,94	716 015	0,95
<b>Česká Republika</b>	6 624 318	-	7 565 463	-	8 223 227	-	8 666 456	-

Zdroj: Historický lexikon obcí České republiky 1869 - 2001, Retrospektivní lexikon obcí ČSR 1850 - 1970, www.czso, vlastní výpočty

\* Města nejsou součástí Jihočeského kraje

\*\* K Jihočeskému kraji je vztahován RIZ všech měst, tvoří tedy hodnotu 1,00



Tabulka č. 1: Vývoj počtu obyvatel ve vybraných městech a v nadřazených regionech (2. část)

Město/rok	1900	r. i. z. 1900 - 1910	1910	r. i. z. 1910 -1921	1921	r. i. z. 1921 - 1930	1930	r. i. z. 1930 -1950	1950
<b>Strakonice</b>	8 789	0,97	8 715	1,05	9 001	1,30	11 398	1,38	12 056
<b>Blatná</b>	4 815	0,98	4 839	0,99	4 700	0,98	4 476	1,27	4 355
<b>Vodňany</b>	5 556	1,02	5 811	1,00	5 664	1,05	5 813	1,26	5 624
<b>Volyně</b>	4 018	1,00	4 131	0,99	3 993	1,01	3 930	1,11	3 349
<b>Písek</b>	15 313	1,10	17 273	1,07	18 094	1,06	18 658	1,44	20 560
<b>Prachatice</b>	5 573	1,01	5 779	0,97	5 482	1,11	5 926	1,13	5 130
<b>Tábor</b>	15 155	1,13	17 495	1,06	18 204	1,09	19 425	1,59	23 696
<b>Český Krumlov</b>	9 412	0,98	9 485	0,98	9 078	1,10	9 709	1,13	8 441
<b>Jindřichův Hradec</b>	12 836	1,04	13 602	0,96	12 788	1,09	13 591	1,16	12 080
<b>České Budějovice</b>	45 524	1,18	54 786	1,07	57 557	1,05	59 079	1,23	55 709
<b>Sušice *</b>	8 566	1,01	8 866	1,00	8 707	1,03	8 715	1,23	8 229
<b>Horažďovice *</b>	5 485	0,95	5 356	0,99	5 210	1,02	5 186	1,16	4 624
<b>Součet měst</b>	141 042	0,98	141 916	1,14	158 478	0,98	152 005	1,30	151 000
<b>Jihočeský kraj**</b>	735 502	0,95	753 025	0,99	737 328	0,91	718 820	0,92	550 911
<b>Česká Republika</b>	9 374 028	-	10 076 727	-	10 009 480	-	10 674 240	-	8 896 086

Zdroj: Historický lexikon obcí České republiky 1869 - 2001, Retrospektivní lexikon obcí ČSR 1850 - 1970, www.czso, vlastní výpočty

\* Města nejsou součástí Jihočeského kraje

\*\* K Jihočeskému kraji je vztahován RIZ všech měst, tvoří tedy hodnotu 1,00

Tabulka č. 1: Vývoj počtu obyvatel ve vybraných městech a v nadřazených regionech (3. část)

Město/rok	r. i. z. 1950 - 1961	1961	r. i. z. 1961 - 1970	1970	r. i. z. 1970 - 1980	1980
<b>Strakonice</b>	1,14	14 297	1,21	17 478	1,17	21 731
<b>Blatná</b>	1,04	4 722	1,11	5 262	1,11	6 208
<b>Vodňany</b>	1,07	6 287	0,99	6 284	0,99	6 624
<b>Volyně</b>	0,90	3 144	0,94	2 970	1,00	3 162
<b>Písek</b>	0,99	21 228	1,11	23 713	1,12	28 104
<b>Prachatice</b>	1,01	5 381	1,31	7 100	1,37	10 354
<b>Tábor</b>	0,99	24 528	1,10	27 181	1,10	31 867
<b>Český Krumlov</b>	1,06	9 294	1,11	10 430	1,24	13 776
<b>Jindřichův Hradec</b>	1,00	12 621	1,16	14 675	1,28	19 923
<b>České Budějovice</b>	1,11	64 661	1,18	76 699	1,09	88 448
<b>Sušice *</b>	1,04	8 937	1,06	9 498	1,10	11 047
<b>Horažďovice *</b>	1,13	5 465	1,04	5 714	1,00	6 049
<b>Součet měst</b>	1,15	180 565	1,14	207 004	1,13	247 293
<b>Jihočeský kraj**</b>	0,97	573 713	0,98	577 543	1,01	613 171
<b>Česká Republika</b>	-	9 571 531	-	9 807 696	-	10 291 927

Zdroj: *Historický lexikon obcí České republiky 1869 - 2001, Retrospektivní lexikon obcí ČSR 1850 - 1970, www.czso, vlastní výpočty*

\* Města nejsou součástí Jihočeského kraje

\*\* K Jihočeskému kraji je vztahován RIZ všech měst, tvoří tedy hodnotu 1,00

Tabulka č. 1: Vývoj počtu obyvatel ve vybraných městech a v nadřazených regionech (4. část)

Město/rok	r. i. z. 1980 - 1991	1991	r. i. z. 1991 - 2001	2001	r. i. z. 2001 - 2011	2011
<b>Strakonice</b>	1,12	24 705	0,96	23 800	0,95	23 065
<b>Blatná</b>	1,1	6 944	0,95	6 644	0,99	6 714
<b>Vodňany</b>	0,94	6 331	1,04	6 581	1,04	7 026
<b>Volyně</b>	1,01	3 251	0,98	3 194	0,93	3 041
<b>Písek</b>	1,04	29 550	1,00	29 796	0,97	29 641
<b>Prachatice</b>	1,12	11 805	1,00	11 843	0,94	11 432
<b>Tábor</b>	1,12	36 342	1,00	36 557	0,94	35 196
<b>Český Krumlov</b>	1,01	14 108	1,02	14 443	0,91	13 478
<b>Jindřichův Hradec</b>	1,08	21 822	1,04	22 695	0,95	22 062
<b>České Budějovice</b>	1,08	97 243	1,00	97 339	0,94	93 639
<b>Sušice *</b>	1,01	11 308	1,01	11 462	0,97	11 323
<b>Horážd'ovice *</b>	0,95	5 820	0,98	5 716	0,95	5 578
<b>Součet měst</b>	1,00	252 101	1,07	270 070	0,89	245 294
<b>Jihočeský kraj**</b>	1,01	622 889	1,01	625 267	0,99	639 099
<b>Česká Republika</b>	-	10 302 215	-	10 230 080	-	10 512 208

Zdroj: Historický lexikon obcí České republiky 1869 - 2001, Retrospektivní lexikon obcí ČSR 1850 - 1970, www.czso, vlastní výpočty

\* Města nejsou součástí Jihočeského kraje

\*\* K Jihočeskému kraji je vztahován RIZ všech měst, tvoří tedy hodnotu 1,00

Tabulka č. 2: Vývoj počtu obyvatel ve vybraných městech a v nadřazených regionech za zvolené etapy (1. část)

Město/rok	1850	r.i.z. 1850-1890	1890	r.i.z. 1890-1910	1910	r.i.z. 1910-1930	1930	r.i.z. 1930-1950
<b>Strakonice</b>	5 702	1,34	8 733	0,95	8 715	1,37	11 398	1,38
<b>Blatná</b>	3 892	1,10	4 891	0,94	4 839	0,97	4 476	1,27
<b>Vodňany</b>	4 123	1,14	5 364	1,03	5 811	1,05	5 813	1,26
<b>Volyně</b>	2 843	1,16	3 757	1,05	4 131	1,00	3 930	1,11
<b>Písek</b>	7 728	1,42	12 550	1,31	17 273	1,13	18 658	1,44
<b>Prachatice</b>	4 379	1,07	5 363	1,02	5 779	1,07	5 926	1,13
<b>Tábor</b>	7 489	1,48	12 652	1,31	17 495	1,16	19 425	1,59
<b>Český Krumlov</b>	6 908	1,13	8 903	1,01	9 485	1,07	9 709	1,13
<b>Jindřichův Hradec</b>	10 777	0,98	12 032	1,07	13 602	1,05	13 591	1,16
<b>České Budějovice</b>	11 444	2,46	32 134	1,62	54 786	1,13	59 079	1,23
<b>Sušice *</b>	5 555	1,28	8 117	1,04	8 866	1,03	8 715	1,23
<b>Horažďovice *</b>	4 022	1,23	5 635	0,90	5 356	1,01	5 186	1,16
<b>Součet měst</b>	74 862	1,40	120 131	1,24	156 138	1,11	165 906	1,29
<b>Jihočeský kraj**</b>	626 879	0,87	716 015	0,90	753 025	0,90	718 820	0,92
<b>Česká Republika</b>	6 624 318	-	8 666 456	-	10 076 727	-	10 674 240	-

Zdroj: Historický lexikon obcí České republiky 1869 - 2001, Retrospektivní lexikon obcí ČSR 1850 - 1970, www.czso, vlastní výpočty

\* Města nejsou součástí Jihočeského kraje

\*\* K Jihočeskému kraji je vztahován RIZ všech měst, tvoří tedy hodnotu 1,00

Tabulka č. 2: Vývoj počtu obyvatel ve vybraných městech a v nadřazených regionech za zvolené etapy (2. část)

Město/rok	1950	r.i.z. 1950-1970	1970	r.i.z. 1970-1991	1991	r.i.z. 1991-2011	2011
<b>Strakonice</b>	12 056	1,38	17 478	1,31	24 705	0,91	23 065
<b>Blatná</b>	4 355	1,15	5 262	1,22	6 944	0,94	6 714
<b>Vodňany</b>	5 624	1,07	6 284	0,93	6 331	1,08	7 026
<b>Volyně</b>	3 349	0,85	2 970	1,01	3 251	0,91	3 041
<b>Písek</b>	20 560	1,10	23 713	1,16	29 550	0,98	29 641
<b>Prachatice</b>	5 130	1,32	7 100	1,54	11 805	0,94	11 432
<b>Tábor</b>	23 696	1,09	27 181	1,24	36 342	0,94	35 196
<b>Český Krumlov</b>	8 441	1,18	10 430	1,25	14 108	0,93	13 478
<b>Jindřichův Hradec</b>	12 080	1,16	14 675	1,38	21 822	0,99	22 062
<b>České Budějovice</b>	55 709	1,31	76 699	1,18	97 243	0,94	93 639
<b>Sušice *</b>	8 229	1,10	9 498	1,10	11 308	0,98	11 323
<b>Horážd'ovice *</b>	4 624	1,18	5 714	0,94	5 820	0,93	5 578
<b>Součet měst</b>	163 853	1,21	207 004	1,21	269 229	0,95	262 195
<b>Jihočeský kraj**</b>	550 911	0,95	577 543	1,03	622 889	1,01	639 099
<b>Česká Republika</b>	8 896 086	-	9 807 696	-	10 302 215	-	10 512 208

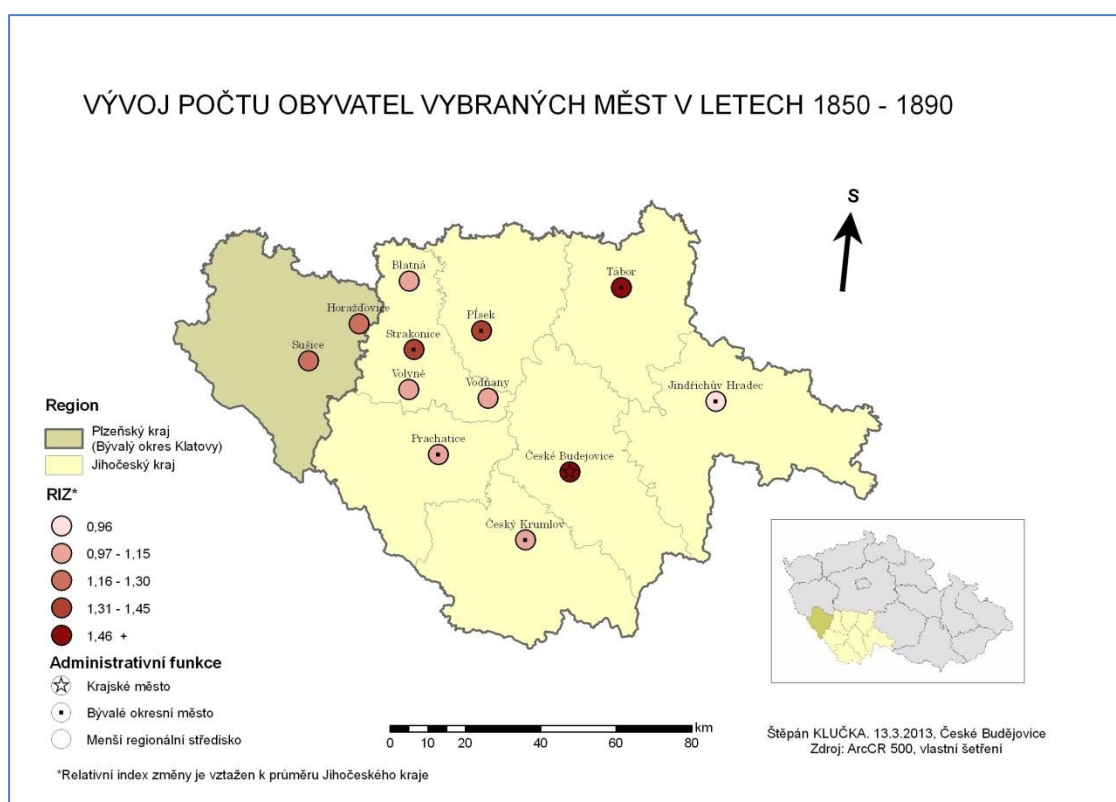
Zdroj: Historický lexikon obcí České republiky 1869 - 2001, Retrospektivní lexikon obcí ČSR 1850 - 1970, www.czso, vlastní výpočty

\* Města nejsou součástí Jihočeského kraje

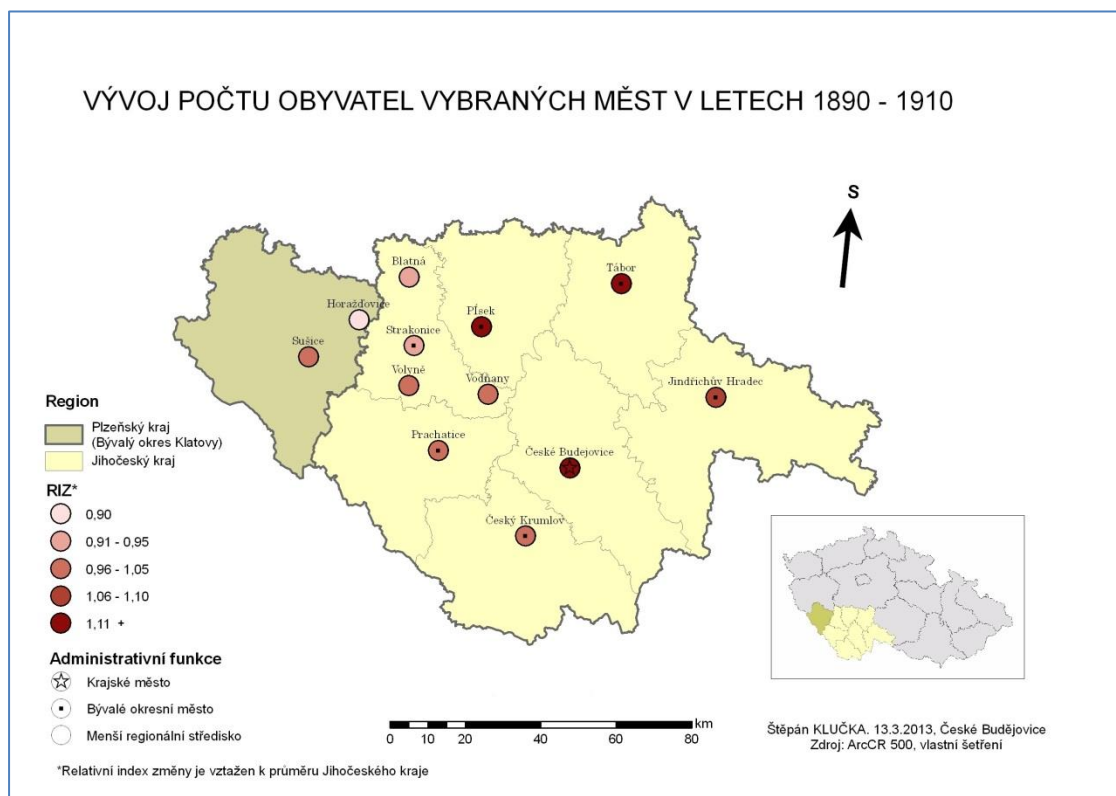
\*\* K Jihočeskému kraji je vztahován RIZ všech měst, tvoří tedy hodnotu 1,00

## 11.2 Mapové přílohy

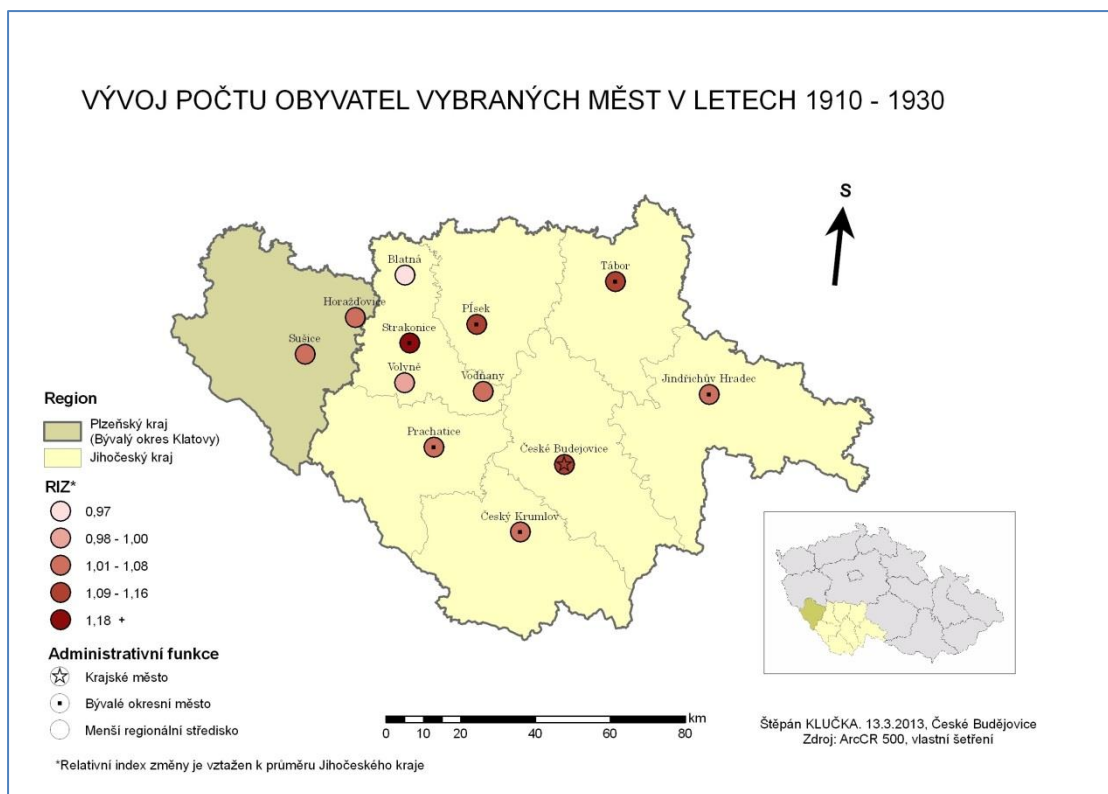
Mapa č. 1: Vývoj počtu obyvatel vybraných měst v letech 1850 - 1890



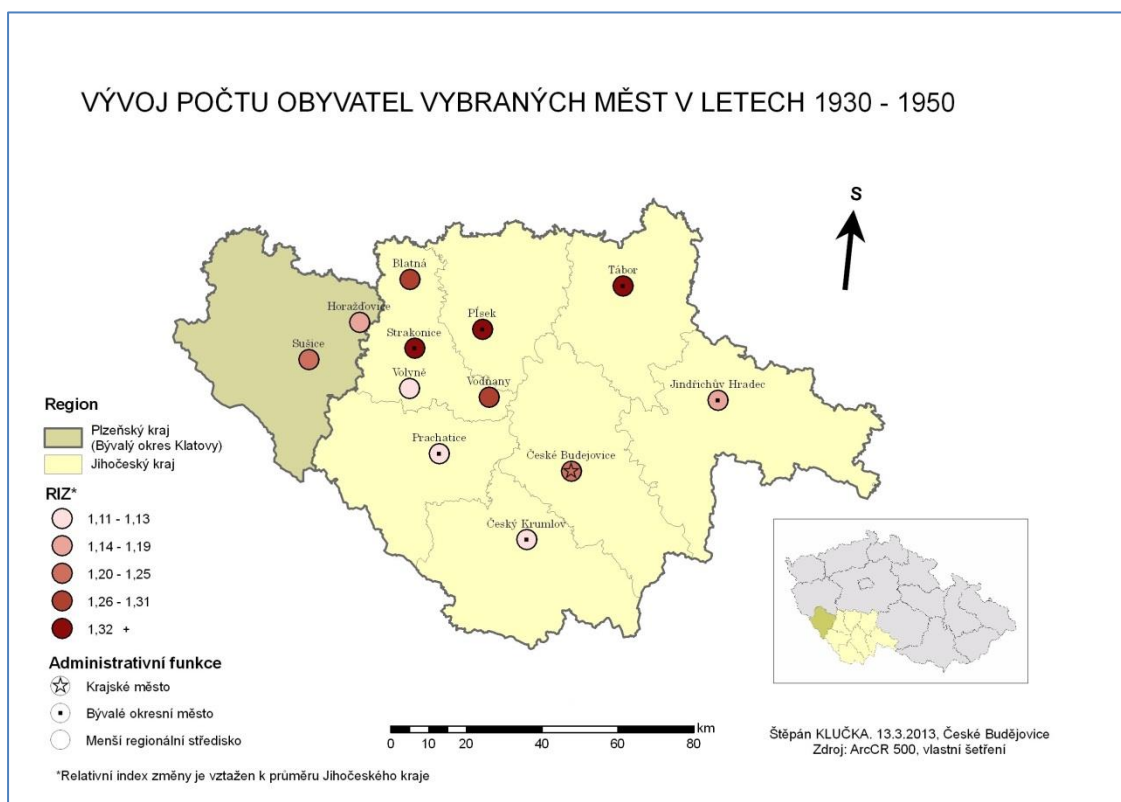
Mapa č. 2 - Vývoj počtu obyvatel vybraných měst v letech 1890 - 1910



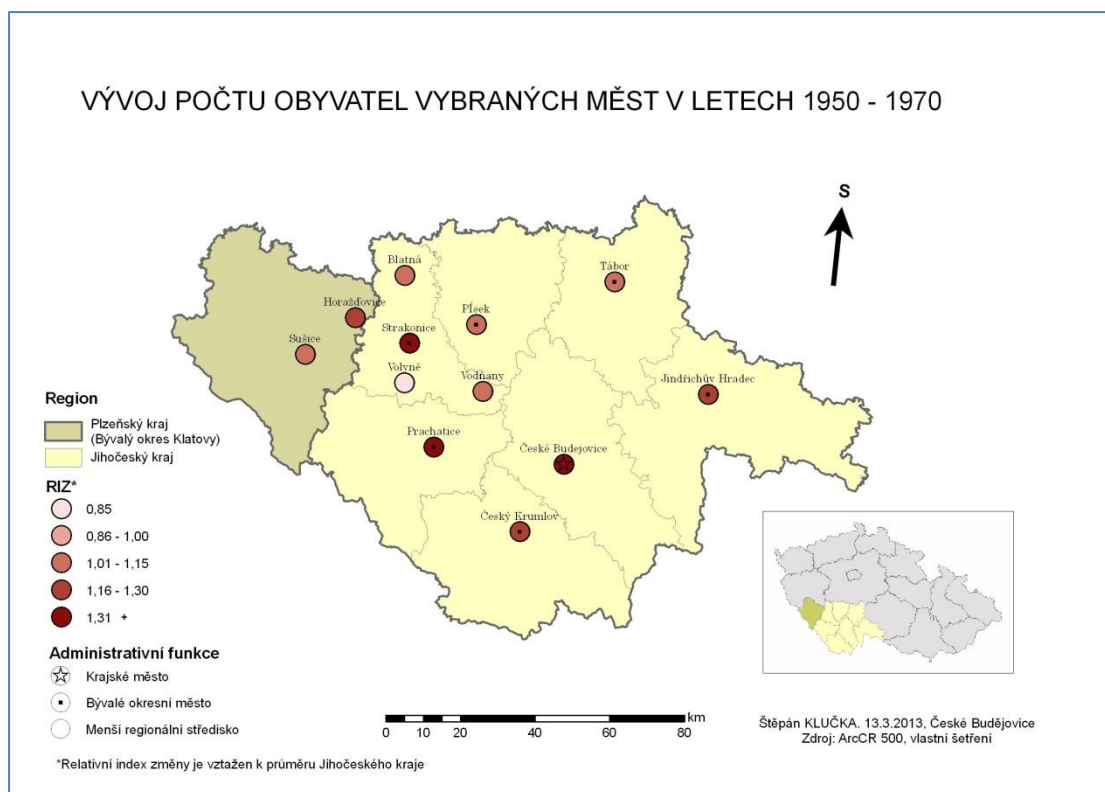
Mapa č. 3 - Vývoj počtu obyvatel vybraných měst v letech 1910 - 1930



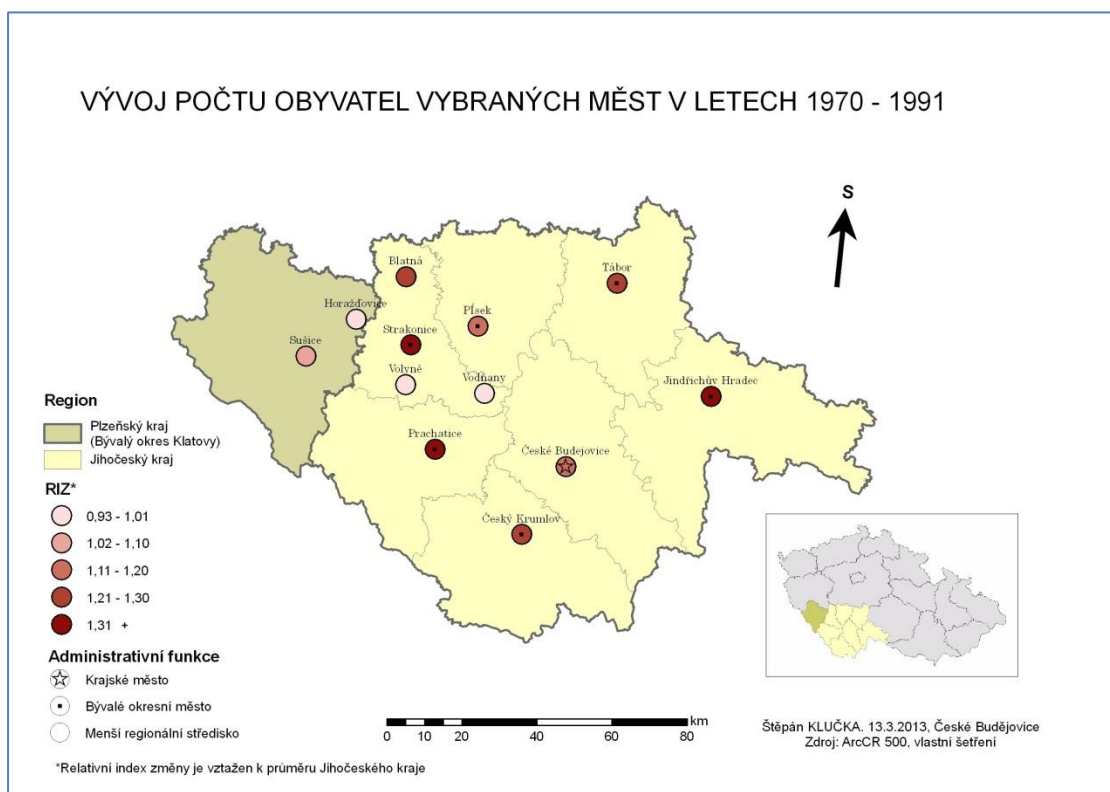
Mapa č. 4 - Vývoj počtu obyvatel vybraných měst v letech 1930 - 1950



Mapa č. 5 - Vývoj počtu obyvatel vybraných měst v letech 1950 - 1970

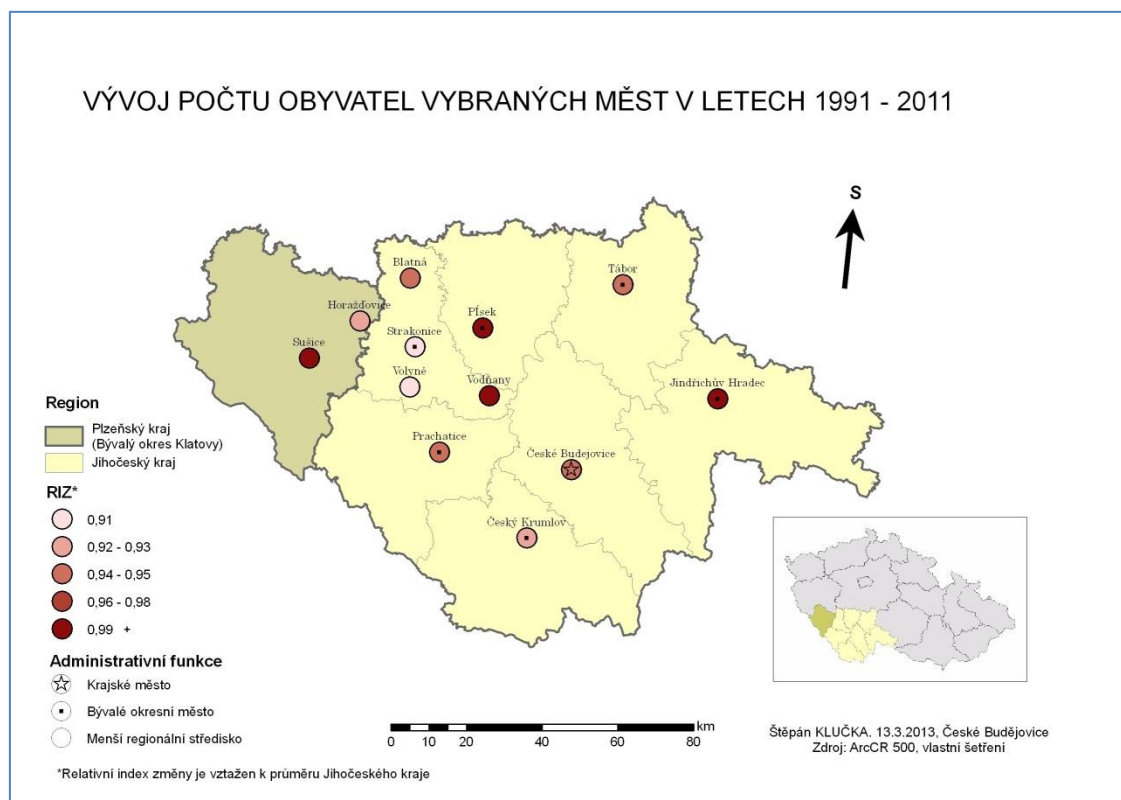


Mapa č. 6 - Vývoj počtu obyvatel vybraných měst v letech 1970 - 1991

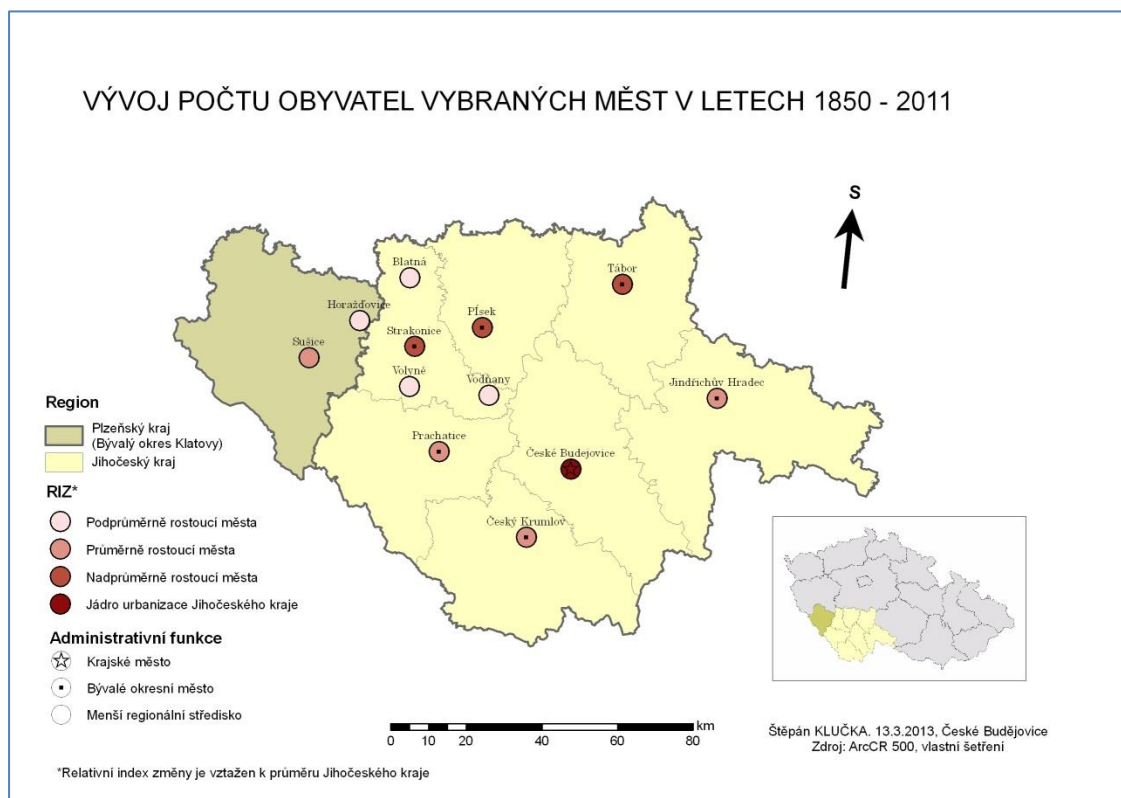




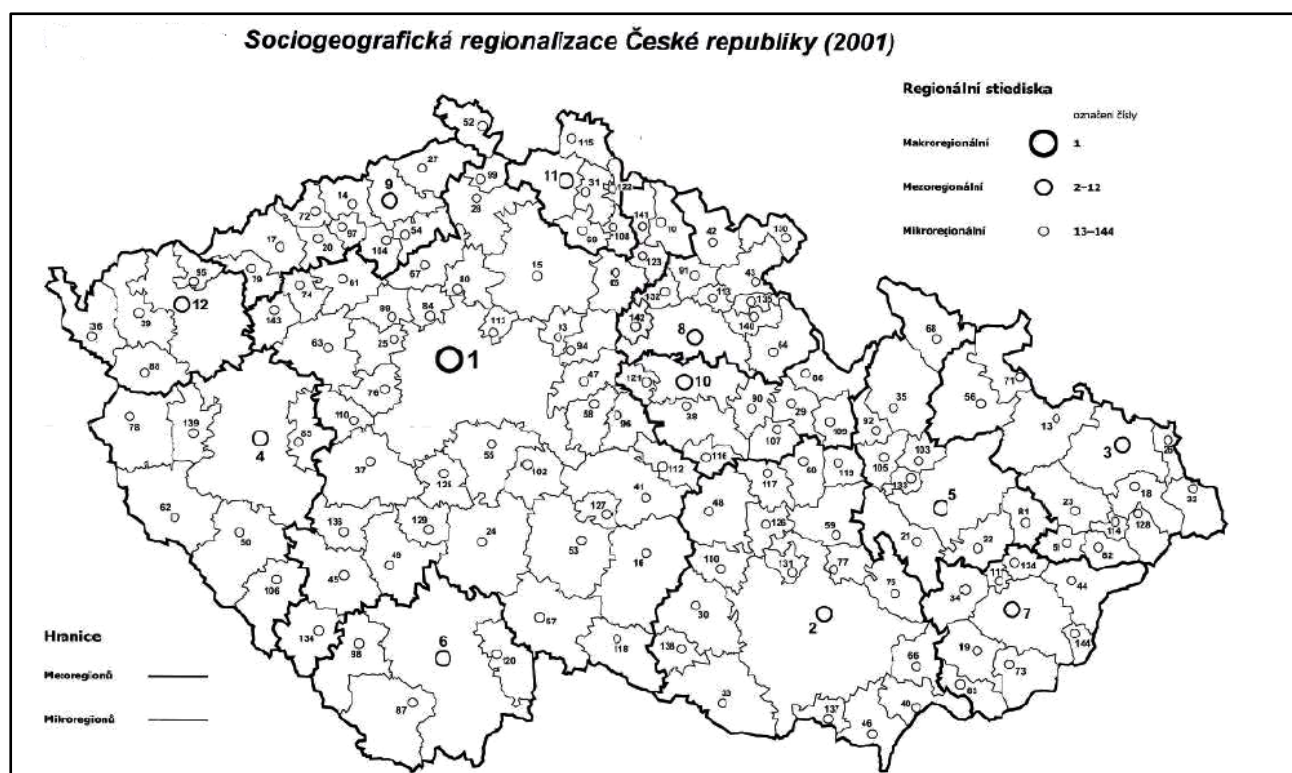
Mapa č. 7 - Vývoj počtu obyvatel vybraných měst v letech 1991 – 2011



Mapa č. 8 - Vývoj počtu obyvatel vybraných měst v letech 1850 – 2011



Mapa č. 9: Sociogeografická regionalizace České republiky v roce 2001



Zdroj: Hampl, 2005