



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

Dojížd'ka za prací a do škol ve vybraných
okresech Jihočeského kraje v roce 2011
(Český Krumlov, České Budějovice,
Jindřichův Hradec)

Vypracoval: Aleš Ticháček
Vedoucí práce: Mgr. Martin Blažek

České Budějovice 2014

Prohlašuji, že svoji bakalářskou práci „*Dojíždka za prací a do škol ve vybraných okresech Jihočeského kraje v roce 2011 (Český Krumlov, České Budějovice, Jindřichův Hradec)*“ 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 ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejich internetových stránkách. Dále souhlasím se zveřejněním posudků vedoucího i oponenta bakalářské práce. Rovněž souhlasím se zveřejněním záznamu a výsledku obhajoby mé kvalifikační práce.

Souhlasím s porovnáním textu mé bakalářské práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

v Českých Budějovicích, 28. 7. 2014

Aleš Tichatzek

Na tomto místě bych rád poděkoval zejména vedoucímu mé bakalářské práce Mgr. Martinu Blažkovi za cenné rady a věnovaný čas. Dále bych chtěl poděkovat ostatním členům katedry geografie Pedagogické fakulty Jihočeské univerzity za připomínky při tvorbě této práce. V neposlední řadě si zaslouží mé velké poděkování má přítelkyně, rodina a přátelé za podporu a trpělivost, kterou se mnou měli ať už během tvorby bakalářské práce, či při samotném studiu.

TICHATZEK, A. (2014): Dojíždka za prací a do škol ve vybraných okresech Jihočeského kraje v roce 2011 (Český Krumlov, České Budějovice, Jindřichův Hradec). Bakalářská práce. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, katedra geografie, s. 91

ANOTACE

Předkládaná bakalářská práce se zabývá analýzou dojíždky za prací a do škol ve vybraných okresech Jihočeského kraje (Český Krumlov, České Budějovice, Jindřichův Hradec) na základě nejnovějšího censu z roku 2011. Úvodní kapitoly jsou zaměřeny na cíle práce, teoretická východiska práce a rozbor odborné literatury. Následující kapitoly představují metodiku práce, zpracování dat, hypotézy a sociogeografickou charakteristiku vybraných okresů. Stěžejní kapitoly práce se věnují interpretaci výsledků analýzy dojíždky za prací a do škol. Zhodnocena je jak celková dojíždka za prací a do škol, tak i zvláště obě formy dojíždky. Na výsledky analýzy navazuje kapitola věnující se vlivu krajského města na sledované území. V závěrečné části jsou zhodnoceny výsledky práce a stanovené hypotézy.

Klíčová slova: dojíždka, vyjíždka, středisko, region, regionalizace, okres

TICHATZEK, A. (2014): Commuting to work and schools in selected districts of South Bohemian region in 2011 (Český Krumlov, České Budějovice, Jindřichův Hradec). Bachelor thesis. University of South Bohemia in České Budějovice, Faculty of Education, Department of Geografy, 91 p.

ANNOTATION

The key issue of the submitted bachelor thesis is to analyze the problem of commuting to work and to schools within several selected districts of the South Bohemia region (Český Krumlov, České Budějovice, Jindřichův Hradec) on the basis of the most recent census from 2011. The introductory chapters focus on the purpose and theoretical solutions of the thesis, and on the analysis of expert literature. The following chapters include the methodology of the thesis, the processing of data, hypothesis, and the socio-geographical characterization of those selected districts. The key chapters of the thesis provide information on the interpretation of the results of the analysis of commuting to work and to schools. The issue of commuting to work and to schools is taken into consideration both together and separately. The following chapter focuses on the changing influence of the regional city in the considered area. The final part of the thesis evaluates the results of the thesis and determined hypothesis.

Key words: commuting, drive, centre, region, regionalization, district

OBSAH

1 ÚVOD A CÍLE PRÁCE	7
2 TEORETICKÁ VÝCHODISKA PRÁCE	9
2.1 Region a regionalizace	9
2.2 Dojížd'ka jako forma prostorové mobility	16
2.3 Diskuse s literaturou	20
3 METODIKA PRÁCE A ZDROJE DAT	22
3.1 Zdroje a zpracování dat	22
3.2 Vymezení středisek a regionalizace území	23
4 HYPOTÉZY	25
5 SOCIOGEOGRAFICKÁ CHARAKTERISTIKA VYBRANÝCH OKRESŮ	26
6 SOCIOGEOGRAFICKÁ REGIONALIZACE ÚZEMÍ	34
6.1 Vymezení středisek dojížd'ky	34
6.1.1 Vymezení středisek – okres České Budějovice	35
6.1.2 Vymezení středisek – okres Český Krumlov	37
6.1.3 Vymezení středisek – okres Jindřichův Hradec	39
6.2 Regionalizace okresu České Budějovice	42
6.2.1 Regionalizace okresu České Budějovice na základě dojížd'ky za prací	42
6.2.2 Regionalizace okresu České Budějovice na základě dojížd'ky do škol	45
6.2.3 Regionalizace okresu České Budějovice na základě celkové dojížd'ky	48
6.3 Regionalizace okresu Český Krumlov	50
6.3.1 Regionalizace okresu Český Krumlov na základě dojížd'ky za prací	50
6.3.2 Regionalizace okresu Český Krumlov na základě dojížd'ky do škol	54
6.3.3 Regionalizace okresu Český Krumlov na základě celkové dojížd'ky	57
6.4 Regionalizace okresu Jindřichův Hradec	60
6.4.1 Regionalizace okresu Jindřichův Hradec na základě dojížd'ky za prací	60
6.4.2 Regionalizace okresu Jindřichův Hradec na základě dojížd'ky do škol	65
6.4.3 Regionalizace okresu Jindřichův Hradec na základě celkové dojížd'ky	71
6.5 Vliv krajského města na dojížd'ku ve vybraných okresech Jihočeského kraje	76
7 ZÁVĚR	83
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A PRAMENŮ	86
SEZNAM MAP, OBRÁZKŮ A TABULEK	89
SEZNAM PŘÍLOH	91

1 ÚVOD A CÍLE PRÁCE

Dojíždka za prací a do škol se postupem času stala významnou součástí každodenního života pro velké množství lidí. Odborníky je tento proces vnímán jako pohyb obyvatelstva za prací či do škol přes administrativní hranice svého trvalého bydliště. Vliv na vzrůstající význam tohoto procesu má jak nerovnoměrné rozložení pracovních příležitostí, školních zařízení a obyvatel, tak také ekonomická a sociální úroveň jednotlivých obcí či regionů. Jelikož je tento proces dobře statisticky podchycen a účastní se ho velké množství lidí, je jeho význam pro regionální vědy značný. V posledních censech jsou již z hlediska dojíždky zkoumány všechny obce a navíc jsou dotazníky doplněny o rozšiřující otázky, které dopomáhají ke správnému zpracování dat, a tudíž mají výsledky lepší vypovídající hodnotu.

Tato bakalářská práce je zaměřena na analýzu dojíždky za prací a do škol ve vybraných okresech Jihočeské kraje z nejnovějšího sčítání lidí, domů a bytů z roku 2011. Téma bylo zvoleno na základě dohody s Krajským úřadem Jihočeského kraje, který potřeboval zpracovat analýzu občanské vybavenosti Jihočeského kraje. Součástí analýzy byla regionalizace jednotlivých okresů na základě dojíždky za prací, dále analýza dopravní obslužnosti obcí a nakonec mapování občanské vybavenosti obcí okresů Jihočeské kraje. Po konzultaci s pracovníky katedry geografie Jihočeské univerzity bylo zadání rozděleno podle jednotlivých tématik, kdy vzniknou samostatné práce na každou problematiku zvlášť. Tato práce má za úkol analyzovat dojíždku za prací a do škol v okresech Český Krumlov, České Budějovice a Jindřichův Hradec.

Před samotnou analýzou dojíždky za prací a do škol bylo nutné prostudovat odbornou literaturu vztahující se právě k dané problematice. Tento dílčí úkol sloužil především k porovnání jednotlivých metod hodnocení dojíždky za prací a do škol a umožnil zvolit nejvhodnější metodu pro zpracování bakalářské práce. Na základě získaných informací vznikly kapitoly seznamující s teoretickými východisky a metodikou práce. Studium dané problematiky umožnilo vytvoření vstupních hypotéz založených na prostudované literatuře.

Prvním cílem bylo vymezení středisek jednotlivých okresů pro každou formu dojíždky (dojíždka za prací, dojíždka do škol, dojíždka za prací a do škol). Tento úkol je možné splnit různými způsoby. Jelikož tato práce vzniká na základě nejnovějšího

censu z roku 2011, byla zvolena metoda, kde jsou použita volnější kritéria a tím je umožněno lepší srovnání výsledků s předešlými censy.

Druhý cíl má úzkou návaznost na cíl první. Na základě stanovení středisek vybraných okresů Jihočeského kraje mohly být provedeny jednotlivé regionalizace území. Každá obec byla na základě daných podmínek přiřazena k jednomu středisku a tím mohly vznikat dojížďkové mikroregiony.

Posledním cílem bylo zpracování digitálních dat v podobě GIS vrstev a souboru map využitelných Krajským úřadem Jihočeského kraje a publikovatelných map na mapovém serveru. Třetí cíl je významnou součástí práce, jelikož analýza vzniká především ve spolupráci s Krajským úřadem, který vypracovaná data z bakalářské práce využije při své činnosti. Soubor map byl vytvořen v programu ArcGIS.

2 TEORETICKÁ VÝCHODISKA PRÁCE

Úkolem kapitoly teoretická východiska práce je seznámení s teoretickými základy práce. Prostřednictvím této kapitoly je možné nahlédnout do řešené problematiky. V první části se seznámíme s teorií regionu a regionalizací. Druhá část je zaměřena na dojížděku jako formu prostorové mobility obyvatel a na vývoj jejího sledování. Ve třetí části je provedena diskuse s vybranou literaturou. Jsou zde zhodnocena díla důležitá pro vypracování této bakalářské práce.

2.1 Region a regionalizace

Již od antických dob je region objektem zájmu v různých geografických disciplínách. Jedná se o jeden ze základních konceptů v geografii. Za základní region je všeobecně chápána planeta Země. V průběhu času byl význam a obsah tohoto pojmu různě vysvětlován a chápán.

Historický přehled

Původ pojmu region je z latinského výrazu „regere“ (ovládat), které se později vyvinulo ve slovo „regio“ (království, krajina nebo politické území). Až do 19. století byl region chápán především jako politické či historické území. Univerzální využití pojmu potvrzuje i následné přejímání tohoto výrazu jinými vědními obory, například prostorovou ekonomikou či prostorovou sociologií. (Klapka 2008)

Od 19. století se začal v Evropě prosazovat deterministický přístup k regionu, který znamená, že sociální, ekonomické či kulturní charakteristiky regionu jsou předem dány přírodními aspekty krajiny. S tímto přístupem jsou spojeni především němečtí geografové A. von Humboldt a K. Ritter. (Klapka 2008)

Právě Karl Ritter je považován za zakladatele novodobé regionální geografie. Ve svých dílech se snaží o popsání objektů a jevů a zároveň hledá vzájemné souvislosti mezi nimi. Ritter studoval povrch Země z antropocentrického hlediska. (Bašovský, Lauko 1990)

Velký posun ve formě chápání regionu zaznamenala geografie na přelomu 19. a 20. století. Tento posun je spjat zejména s pracemi významného francouzského geografa

Paula Vidala de la Blanche, který je považován za zakladatele dnešní regionální geografie. P. V. de la Blanche vnímal region jako souborný objekt, který vzniká vzájemným působením fyzickogeografických a sociogeografických charakteristik. Tento směr je označován jako posibilistický. (Klapka 2008)

P. V. de la Blanche a především jeho následovníci chápali region tzv. idiograficky. Tento přístup znamenal, že se geografové zaměřili především na určení unikátních a specifických znaků regionu, které jej odlišují od dalších regionů. Stejný přístup k regionům zastával také americký geograf Richard Hartshore, který poprvé přišel s pojmem prostorová diferenciace. Rozdílnost od francouzské školy se u Hartshora projevuje v indeterministickém pojetím regionu, které do jisté míry popírá vazby mezi společností a přírodou. To znamená, že společnost není závislá na přírodních podmínkách. Tento přístup zastávali například W. Christaller, A. Lösch nebo W. Isard. (Klapka 2008)

Současné chápání

V současnosti je nahlíženo na nejobecnější objekt studia geografie, kterým je planeta Země, jako na objekt heterogenní. Vyznačuje se značnou nesourodostí ať už z pohledu fyzickogeografického či sociogeografického. Fyzická geografie vnímá region z přírodního hlediska. Sociální geografie vnímá region převážně s politického, ekonomického či kulturního pohledu. (Klapka 2008)

Vedle idiografického přístupu je v geografii uplatňován i přístup novější – nomotetický (Johnston a kol. 2000). Tento přístup je založený na hodnocení stupňů podobnosti regionů na základě obecných a univerzálních znaků.

Podle Bašovského a Lauka (1990) je možné jasně definovat hranice regionu, tudíž je jeho existence nezpochybnitelná. Otázka ve zkoumání regionu je tedy především jeho vymezení a rozsah. Autoři ve svém díle nazývají region jako objektivně existující entity.

Klapka (2008) definuje region jako určitou část geografické sféry. Region vzniká prostorovou či územní diferenciací geografické sféry a je možné pro něj použít termín prostorová jednotka. Možnými základy pro prostorovou diferenciaci mohou být přírodní podmínky příznačné pro fyzickou geografii a dále politické, ekonomické, sociální či kulturní charakteristiky typické pro geografii sociální.

Klasifikace regionů

Pro aplikaci regionu do různých výzkumů je nutná jeho klasifikace podle daných kritérií, protože obecné chápání pojmu je pro výzkum příliš široké a je tedy nutné jeho zpřesnění. Klasifikaci regionů můžeme provést na základě různých kritérií. Klapka (2008) sestavil následující přehled klasifikací regionu:

1. Odvětvové hledisko

Jedná se o jeden ze základních způsobů členění regionů, kdy se vychází z myšlenky, že jednotlivá odvětví geografie si vytváří své typy regionů. Hampel (1971) (cit. v Klapka 2008) rozlišuje 2 druhy pojetí geografie – monistické a dualistické. Dualistické pojetí regionu je založeno na existenci dvou samostatných disciplín (fyzické a sociální geografie), která odmítá jednotu geografie a tím nepřipouští existenci komplexního regionu. Naproti tomu monistické pojetí vidí geografii jako jednotnou vědu a rozlišuje 3 typy regionů:

- fyzickogeografické – např. geomorfologické, klimatické, hydrogeografické
- sociogeografické – např. administrativní, dojížděkové, průmyslové
- komplexní – výsledek působení přírodních a sociálních procesů

2. Metodologické hledisko

Zde zkoumáme, k čemu region slouží a jakým způsobem byl vymezen. Podle Dziewonskiho (1967) (cit. v Klapka 2008) jsou definovány tři základní typy přístupu k regionu:

- region jako nástroj výzkumu – region jako statistická jednotka
- region jako objekt výzkumu – cílem je vymezení regionu
- region jako nástroj managementu území – území pro které se tvoří určitý plán (např. NUTS II v České republice)

3. Taxonomické hledisko

U tohoto hlediska se zabýváme absolutní geografickou lokací. Rozdělení je v kontextu s idiografickým a nomotetickým pojetím regionu. Z taxonomického hlediska jsou tedy regiony děleny takto:

- individuální – idiografické, neopakovatelné, jedinečné
- typologické – nomotetické, opakují se v prostoru, spojuje je určitá vlastnost

4. Hledisko formy

Členění podle formy je nejdůležitějším hlediskem pro klasifikaci regionů. Vymezovány jsou vždy dva základní typy regionů:

- homogenní – jev či proces, na jehož základě byl region vymezen, musí platit pro celé území. Z důvodu značně heterogenního a rozmanitého charakteru geografické sféry je nemožné, aby region byl absolutně homogenní. Z tohoto důvodu se pro tento typ užívá výraz relativně homogenní region. Nejčastěji se vyskytují ve fyzické geografii
- nodální – tyto regiony jsou vnitřně heterogenní a jsou vymezovány na základě funkčních vztahů v území. Nodální region je organizován kolem jádra. Tento region je tedy založen na vazbách a interakcích mezi jádrem a jeho zázemím. Příkladem nodálního regionu může být region vymezený na základě dojížděky do zaměstnání. Tento typ regionu je vyskytuje převážně v sociální geografii.

Někteří geografové (Haggett 1965, Hampl 1971) ještě vymezují region plánovací. Většinou se jedná o speciální typ regionu nodálního. Regiony jsou vymezeny pro účely sestavení určitého plánu, ať už pro rozvoj či regulaci.

Regionální hierarchie

Pro lepší chápání geografické sféry je nutné zavést určitý organizační systém, kterým bude zkoumáno postavení regionu k ostatním regionům. Regiony mohou mít různý prostorový dosah a hlavním hierarchizujícím principem je především jejich velikost. Takto vzniklé hierarchické regiony mohou být skladebné či neskladebné. Pro geografii jsou spíše typické skladebné regiony, pro které je charakteristické, že jednotky nižších úrovní utvářejí kompletní prostorovou jednotku vyšší hierarchické úrovně. Pro sociální a fyzickou geografii rozlišujeme rozdílné hierarchizace. (Klapka 2008)

Podle Klapky (2008) se nejčastěji v sociální geografii používá níže uvedený hierarchický systém, který je složen z následujících úrovní:

- mikroregionální
- meziregionální
- makroregionální
- národní
- globální

Vnitřní struktura regionů

1. Homogenní regiony

U tohoto typu regionů je vnitřní rozdílnost minimální. Z tohoto důvodu nás až tolik nezajímá vnitřní struktura regionu, nýbrž jeho hranice. Klapka (2008) uvádí, že hranice mohou být buďto ostré nebo rozvolněné. Ostré hranice nalezneme především u regionů, které ovlivnil člověk. Převládají u sociogeografických regionů (administrativní hranice) a u fyzickogeografických regionů výrazně ovlivněných člověkem. Homogenita vymezeného regionu klesá se vzrůstající hierarchickou úrovní nebo s přibývajícím počtem kritérií.

2. Nodální regiony

Nodální regiony se vyznačují vnitřní heterogenitou. Právě vnitřní rozdílnost je objektem výzkumu. Složeny jsou z jádra a zázemí, přičemž v jádrové oblasti se koncentrují geografické jevy a v ostatních částech jsou tyto jevy rozptýleny. Pro vnitřní organizaci regionu je zásadní intenzita funkčních vazeb. Z tohoto hlediska Klapka (2008) vymezil tuto vnitřní strukturu:

- jádro regionu
- zázemí jádra
- semiperiferní oblasti
- periferní oblasti

Jádro má většinou městský charakter a je spojeno nejtěsnějšími vazbami se svým zázemím. Na zázemí navazují semiperiferní oblasti. Zde vazby na jádro slábnou. V periferních oblastech se mohou vazby dostat až na minimum. Z toho vyplývá, že síla jádra klesá se vzdáleností. (Klapka 2008)

Regionální taxonomie

Speciální organizační metodou k vymezení regionů je regionální taxonomie. Jejím cílem je separace prostorové jednotky, která splňuje určité kritérium, od prostorových jednotek, které toto kritérium nesplňují. Kritéria mohou být u homogenních regionů stavové veličiny a u regionů nodálních spádovost k jádru vyjádřena určitou vazbou. Regionální taxonomie se dělí na dvě části: regionalizace a regionální typologie. Obě oblasti spolu úzce souvisí a v některých případech je těžké je od sebe rozeznat. Z metodologického hlediska regionální typologie navazuje na regionalizaci, ale mohou být prováděny současně. Jsou i případy, kdy může být provedena první regionální typologie a poté až regionalizace. Regionalizací se rozumí vlastní vymezení regionů na základě zvolené hierarchické úrovně a soustředí se na hledání odlišností v rámci geografické sféry. Aby jednotlivé prostorové jednotky mohly vytvořit region, musí spolu sousedit. Regionální typologie vyhledává opakující se charakteristiky a cílem je seskupování prostorových jednotek do kategorií. Vzniknou tím tzv. typologické regionální systémy, které jsou stejné na základě zvolených kritérií a nemusí spolu sousedit. (Klapka 2008)

2.2 Dojíždka jako forma prostorové mobility

Důležitou součástí prostorové mobility obyvatelstva je dojíždka obyvatel za prací a do škol. Dojíždka za prací je založena na dvou faktorech. Prvním faktorem je nerovnoměrné rozložení ekonomicky aktivního obyvatelstva a druhým nerovnoměrné rozložení pracovních příležitostí. Tento proces je významný zejména z pohledu formování prostorových vazeb v sídelním systému. Pro regionální vědy je tento proces významný z několika důvodů. Jedním z nich je významová jednoznačnost, kdy je jasně stanoven jeden výchozí a jeden cílový bod. Dále se tohoto procesu účastní relativně velké množství obyvatel a je dobře statisticky podchycen. (Baštová a kol. 2005)

Pro většinu odborníků představuje dojíždka do zaměstnání pohyb obyvatelstva za prací přes administrativní hranici obce svého trvalého bydliště. Až do počátku šedesátých let byl veškerý výzkum zabývající se dojíždkou obyvatel za prací založen na dotazníkových šetřeních. Studie založené na těchto údajích prováděli např. Šilhan (1946), Mrkos (1948) nebo Macek (1962). V roce 1961 bylo poprvé zahrnuto do sčítání obyvatel dojíždkové šetření a od tohoto roku jsou údaje o pracovní dojíždce pravidelně součástí všech censů. V současnosti je hlavním cílem sledování dojíždky za prací určení pracovních center a následné vymezení jejich spádového území. Dále můžeme zkoumat intenzitu vztahů mezi centrem a jeho zázemím, typologii center či postavení center v rámci systému osídlení. Nejvýznamnější studie založené na regionalizaci celé České republiky jsou např. Macek (1969), Hampl, Ježek, Kühnl (1983), Řehák (1987), Müller (1993), Hampl (2005), Halás a kol. (2010), Mulíček, Sýkora (2011). (Baštová a kol. 2005)

Mejstřík (2012) uvádí, že pohyb obyvatel za prací na našem území je ještě stále některými odborníky považován za jeden z problémových faktorů ovlivňující nejen životní úroveň obyvatel ale i ekonomickou výkonnost samotných obcí, regionů či státu. Samotná intenzita dojíždky za prací je u nás stále považovaná za podprůměrnou a její dopad je hodnocen nepříznivě.

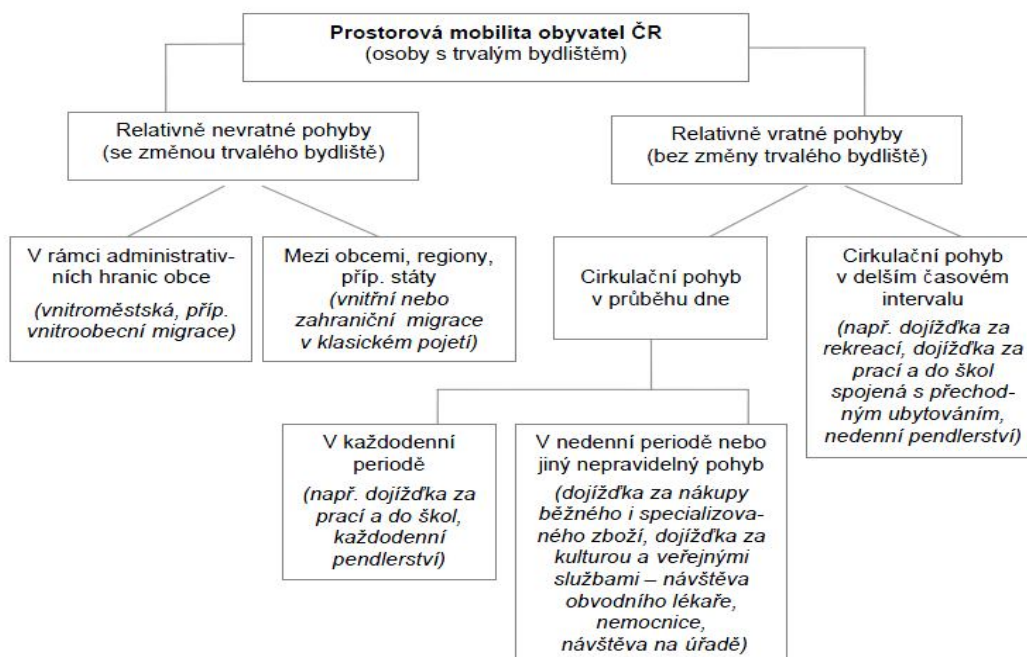
Významný český geograf Martin Hampl (Hampl 2005, str. 78) se k významu pracovní dojíždky vyjadřuje takto: „Pokud jde o pracovní dojíždku je možno všeobecně konstatovat zvýšení jejího významu pro integraci sociogeografických regionů, a to v dvojím smyslu. Za prvé se jedná o zvýšení intenzity (téměř 40 % všech zaměstnaných obyvatel) i ekonomického významu vzhledem k růstu mzdové diferenciaci i úrovně

nezaměstnanosti. Za druhé se jedná o posílení integrační funkce pohybu za prací i na vyšších měřítkových rádech regionalizace, neboť značný rozsah nedenní dojížděky odpovídá částečnému nahrazování migračních procesů (jejich intenzita se snížila a geografické uspořádání bylo deformováno v důsledku regulace nájemného, dvojího bytového trhu atd.) procesem nedenní dojížděky, resp. odpovídající přechodné migrace. Přestože je tedy dojížděka za prací primárně mikroregionálním procesem, jsou pohyby za prací zejména mezi středisky relevantní i pro stanovení hierarchizace na vyšších úrovních.“

I přes relativně velký objem školské dojížděky není její význam pro potřeby regionalizace jednoznačný. Přestože je atraktivita středisek na základě školské dojížděky do jisté míry vypovídající, problém nastává u vnitřní struktury dojížděky, kde nejsou hierarchicky rozlišené typy škol. (HAMPL 2005)

Dojížděku do zaměstnání a do škol můžeme rozdělit do dvou kategorií – denní a nedenní. Denní dojížděka se odehrává každodenně, nedenní má souvislost s přechodným ubytováním. Nejdůležitější vlastnosti dojížděky jsou intenzita, směr, forma, vzdálenost a časová dostupnost center. Faktory ovlivňující dojížděku za prací jsou především pracovní příležitosti, časová dostupnost a cena přepravy. Lidé tedy musí zvážit, za jakých okolností se jim vyplatí absolvovat cestu do práce. Pokud jim absolvování delší trasy zajistí vyšší příjem, dá se očekávat, že budou ochotni za těchto podmínek akceptovat ať už delší čas strávený na cestě či vyšší náklady na přepravu. Další formou prostorové mobility obyvatel jsou vedle dojížděky do zaměstnání a do škol tzv. relativně vratné pohyby. Jedná se například o dojížděku za službami, za kulturou nebo na nákupy. (Pešek 2012)

Obr. č. 1: Zjednodušené členění základních forem prostorové mobility obyvatelstva



Zdroj: Dojíždka za prací a do škol v Libereckém kraji, ČSÚ 2004

Změny v sledování dojíždky s důrazem na období transformace

Sledování dojíždky v jednotlivých censech vykazuje jisté rozdíly a to především v souvislosti s metodikou zpracování dat a se změnami v sídelní struktuře státu. První sčítání, při kterém byla šetřena dojíždka, bylo z roku 1961. Z hlediska analytických prací bylo však nedostatečné. Dojíždka zahrnovala všechny ekonomicky aktivní obyvatele mimo soukromě hospodařících a družstevních zemědělců. Zkoumaná byla pouze předem stanovená střediska (325), do kterých byla zjišťovaná dojíždka. Následující sčítání z roku 1970 znamenalo výrazný posun vpřed v zaznamenávání dojíždky. Bylo zkoumáno více ukazatelů (např. periodicita, čas, vzdálenost či použité dopravní prostředky) a byl rozšířen počet sledovaných obcí (1975 obcí v celé ČSSR). Do šetření byli již zahrnuti i zemědělci. Census z roku 1980 poskytoval méně informací, než předešlé sčítání. Z rozšiřujících otázek byl ponechán pouze dotaz na periodicitu dojíždění. Počet zkoumaných obcí byl na podobné úrovni s předchozím censem. (Tonev 2013)

Období transformace je z hlediska dojížděky relativně dobře zachyceno. Censu z roku 1991 předcházela cenová liberalizace, která se odehrála pouze 2 měsíce před sčítáním. Právě cenová liberalizace je považována za počátek transformace české ekonomiky, tudíž zjištěná data přesně vystihují stav v předtransformačním období. Následující sčítání z roku 2001 zaznamenalo stav po nejdynamičtější fázi transformace. V této době již byla většina transformačních procesů buďto ukončena nebo z větší části dokončena. Z tohoto důvodu tyto dva censy ideálně ohraničují nejdůležitější období transformace. (Tonev 2013)

První sčítání po pádu bývalého režimu bylo tedy v roce 1991 a bylo spojeno s výraznými metodickými změnami. Zkoumaná složka ekonomicky aktivního obyvatelstva byla obohacena o data ohledně osob hledajících zaměstnání. Nejvýznamnější změnou však bylo zahrnutí všech obcí do sčítání. Další novinkou bylo sledování vyjížděky do zahraničí, které však stále nebylo dostatečně vypovídající a to z důvodu neuvedení zemí, kam lidé vyjížděli. Kladným krokem byl návrat k rozšiřujícím otázkám, které byly poprvé použity ve sčítání z roku 1970 a v následujícím sčítání zahrnuty nebyly. Census z roku 2001 poskytl do té doby nejvíce informací o dojížděce. Rozšíření možností odpovědi se týkalo periodicity dojížděky a vyjížděky do zahraničí, kde bylo možné uvést konkrétní stát. Úplnou novinkou bylo zkoumání dojížděky v rámci obce. Problémovým faktorem bylo rozdělení federace v roce 1993. To mělo za následek, že Slovensko bylo oproti minulým censům označené za zahraničí a nebyl již uveden konkrétní cíl vyjížděky. (Tonev 2013)

Obdobná struktura jako v roce 2001 byla zachována i v nejnovějším sčítání v roce 2011. Důležitou změnou je, že osoby, které často mění místo výkonu práce nebo nemají stálé místo výkonu práce, nejsou v údajích o dojížděce zahrnuty. V roce 2001 tyto osoby uváděly za místo pracoviště podle skutečnosti k rozhodnému okamžiku sčítání. (Tonev 2013)

2.3 Diskuse s literaturou

Pro analýzu dojížděky za prací a do škol je možné zvolit několik odlišných metod. Mnoho autorů se zejména v posledních letech zabývalo touto problematikou. Práce vznikaly především na základě censů z roků 1991 a 2001. Právě od roku 1991 je dojížděka sledována pro všechny obce České republiky. Na základě těchto sčítání vzniklo několik významných regionalizací celého území České republiky, jako jsou například práce Hampl (2005), Halás a kol. (2010) nebo Mulíček, Sýkora (2011).

Po prostudování a porovnání jednotlivých metodik z těchto tří regionalizací byla vybrána metoda pro analýzu dojížděky za prací a do škol využitá v této práci. Jako nejlepší varianta byla zvolena práce Haláse a kol. (2010), kde je regionalizace založena na relativních ukazatelích. Řešeny jsou zde pouze hlavní proudy vyjíždějících osob z jednotlivých obcí (více v kapitole metodika práce a zpracování dat). Stejná metodika byla využita i v práci Kladiva a kol. (2010), kde byla provedena regionalizace Olomouckého kraje na základě dojížděky do zaměstnání. Navíc byla v práci provedena analýza na základě Reillyho modelu. Výsledky těchto dvou metod byly poté porovnány s administrativními hranicemi nižších územních celků kraje.

Zbylé dvě práce byly určeny za nevhodné pro tuto analýzu dojížděky, která je založena na censu z roku 2011. Kritéria pro vymezení středisek v práci Hampla (2005) jsou vhodná spíše pro regionalizace většího území, nežli je velikost jednotlivých okresů. Jednodušší kritéria, zvolena v práci Mulíček, Sýkora (2011), by mohla být pro území okresu vhodná, avšak problém nastává při zvolení minimální populační velikosti mikroregionu. Autoři mění populační velikost mikroregionu pro analýzu dojížděky na základě censu z roku 1991 a 2001. V práci však není popsáno, jakým způsobem byly hodnoty učeny, tudíž by bylo obtížné stanovit ideální hodnotu pro rok 2011. Právě tato skutečnost by značně ovlivnila možnost srovnání výsledků s předešlými analýzami.

Další metodu lze nalézt v zahraniční práci, která vznikla na území Švédska. Karlsson a Olsson (2006) ve své práci vymezují funkční regiony na území regionu Fyrstad, ležícího na západě Švédska. Určení regionů bylo založeno na vymezení místních trhů práce, dojížděkových zónách a na dostupnosti. Při určení místních trhů práce byla využita data o dojížděce. Metoda byla zvolena podle švédského portálu SCB (Statistic Sweden) (1992). Byly vymezeny soběstačné obce, které musely splňovat podmínky, že do nich dojíždí méně než 20 % pracujících obyvatel a ne více než 7,5 %

pracujících obyvatel vyjíždí do jiné specifické obce. Obce, které nejsou soběstačné, jsou přiřazeny k obci, kam vyjíždí nejvíce osob. Takovému regionu mohou vzniknout maximálně ze tří obcí. Pokud jich je více, tak se musí přistoupit k vyčlenění nejslabší obce na základě počtu vyjíždějících a přesunu této obce na základě dalšího proudu. Tato metoda by však pro účel regionalizace území celého okresu nebyla vhodná. Ovšem při úpravě některých kritérií by se mohlo jednat o další zajímavou alternativu.

Na dané téma také vzniklo několik zajímavých článků a výzkumných prací. Baštová a kol. (2005) hodnotily dojížděku za prací na Moravě a ve Slezsku. Práce je zaměřena především na pozorování vývoje ve třech největších městech sledovaného území, tedy na Brno, Ostravu a Olomouc. Dojížděku v rámci Hlavního města Prahy řeší ve své práci Mejstřík (2012). Dojížděka je zde řešena odlišným způsobem, nežli ve výše zmíněných regionalizacích. Dojížděka je rozebrána s ohledem na strukturu dojíždějících osob.

Dojížděka za prací a do škol je častým tématem při tvorbě akademických prací. Tyto práce vznikají většinou pro menší územní jednotky. To umožňuje podrobnější rozbor jednotlivých mikroregionů, nežli je tomu u prací, kde je provedena regionalizace pro celé území České republiky. Na tomto místě lze zmínit práce Špokové (2008), Kajna (2008), Nováka (2009) či Peška (2012)

Jaňura (2008) se ve své bakalářské práci zabýval vybranými regionalizacemi dojížděky za prací a do škol, které vznikly pro území České republiky. Práce je zaměřena na rozbor a hodnocení metodik jednotlivých výzkumů. Autor rozebírá deset vybraných regionalizací, které vznikly na našem území za více než 40 let. Práce tak umožňuje náhled do dané problematiky a porovnání analýz, které vznikaly v různých časových intervalech. Dále také Tonev (2013) řeší ve své disertační práci některé regionalizace vzniklé na základě dojížděky za prací. Důraz však klade především na změny v dojížděce za prací v období transformace. Významnou prací, která umožnila opět trochu jiný náhled na dojížděku do zaměstnání, je disertační práce Čekala (2006), kde je mobilita obyvatelstva řešena v širším kontextu.

Literatura zaměřená obecně na teorii regionu a regionalizaci je z velké části obdobná. V této práci byly využity především díla Klapky (2008) a Bašovského a Lauka (1990), kde je systematicky rozebrána teorie týkající se regionu. Využit byl i slovník od Johnston a kol. (2000), kde lze nalézt velké množství definic různých výrazů využívaných v sociální geografii.

3 METODIKA PRÁCE A ZDROJE DAT

Tato kapitola se zabývá metodikou vypracování bakalářské práce a použitými daty. První část je zaměřena na zdroje a zpracování dat. Druhá část se zabývá vymezením středisek a následnou regionalizací sledovaného území.

3.1 Zdroje a zpracování dat

Pro zpracování analýzy dojížděky za prací a do škol jsou využívána data ze sčítání lidí, domů a bytů (dále SLDB). V posledních letech vznikalo velké množství prací založených na datech ze SLDB z roků 1991 a především z roku 2001, kdy bylo sčítání obohaceno o velké množství informací o dojížděce. V době tvorby této práce jsou již známé a publikované všechny výsledky SLDB z roku 2011. Díky tomu mohou vznikat nové analýzy, které budou mít značný význam pro současné studium dané problematiky.

Hlavním zdrojem dat pro tuto práci jsou tedy výsledky ze Sčítání lidí, domů a bytů z roku 2011. Tento census je nejnovějším, který může být využit při analýze dojížděky do zaměstnání a do škol. Sčítání proběhlo v noci z 25. na 26. 3. 2011 a údaje jsou vztaženy k 26. 3. 2011. Sledovanou složkou je vyjížděka obyvatel z jednotlivých obcí okresů do zaměstnání a do škol. V potaz je brán pouze dominantní proud vyjíždějících z jednotlivých obcí podle charakteru vyjížděky. Vyjížděka je sledovaná jak v rámci jednotlivých okresů, tak i mimo okres. Výsledná regionalizace jednotlivých okresů však vzniká pouze z hlediska dojížděky v rámci jednotlivých okresů. Mimo okresní vyjížděka je popsána a rozebrána v textové části a v kapitole věnující se vlivu krajského města na sledované území. Proud vyjíždějících osob jsou zkoumány celkově, tudíž se jedná a součet denní a nedenní vyjížděky.

Každá obec bude tedy spádovat k potenciálnímu středisku a na základě analýzy budou vymezena střediska a provede se regionalizace. Data poskytla katedra geografie Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích. Díky zvolené metodě vymezení středisek a následné regionalizace jsou tato data pro analýzu dostačující.

Jelikož je zvlášť analyzována dojížděka za prací a do škol, je nutné si upřesnit, jakým způsobem byla data zaznamenávána při sběru dat v SLDB 2011. Pouze zaměstnané osoby vyplňovaly otázky týkající se dojížděky za prací. Pro žáky, učně a

studenty byly připraveny otázky ohledně dojížděky do škol. Zvláštní skupina pracujících učňů a studentů vyplňovala otázky týkající se dojížděky do škol. Údaje ohledně místa pracoviště byly zaznamenávány podle místa výkonu práce. V případě, že osoby neměly pevné místo pracoviště, ale začátek pracovní doby probíhal na stejném místě, uvedly jako pracoviště právě místo nástupu. Srovnatelnost dat s předchozím sčítáním je komplikovaná především z důvodu změny zkoumání dojíždějících osob, které jsou bez stálého pracoviště nebo pracoviště často mění. V roce 2001 byly tyto osoby přiřazeny k místu pracoviště podle rozhodného okamžiku sčítání, v SLDB 2011 je pro však pro tyto osoby vytvořena zvláštní kategorie „zaměstnaní bez stálého pracoviště“.
(www.czso.cz)

3.2 Vymezení středisek a regionalizace území

Z dříve vypracovaných prací lze vypořádat, že pro analýzu dojížděky za prací a do škol je možno využít více metod a přístupů k vymezení středisek a následné regionalizaci zkoumaného území. Většina prací však vznikla na základě SLDB 2001 a starších. Mnoho autorů zabývajících se dojížděkou za prací využívalo pro vymezení středisek kritérium obsazených pracovních míst (dále OPM) s určenou minimální populační velikostí vzniklých mikroregionů. Tento způsob je všeobecně uznávaný a má vysokou vypovídající hodnotu. Počet OPM využívá mnoho významných geografů. Pro Hampla (2005) je kritérium OPM pouze jedním z mnoha faktorů pro vymezení středisek. Ve své práci pracuje dále například s velikostí území obce či s komplexním regionálním významem. Mulíček a Sýkora (2011) pracují pouze s počtem OPM s minimální populační velikostí vzniklého mikroregionu. Ve své práci vytvářejí regionalizaci území na základě dat ze SLDB z let 1991 a 2001. Jelikož se jedná o sčítání z dvou odlišných období, přistoupili autoři ke změně prahových hodnot u minimální populační velikosti mikroregionů. V roce 1991 pracovali autoři s minimální populační velikostí mikroregionu 5 000 obyvatel, pro rok 2001 byla stanovena hodnota 6 000 obyvatel žijících v mikroregionu.

Dojížděce do škol je věnováno daleko méně pozornosti. Významnou prací je Atlas obyvatelstva ČSSR z roku 1987, kde Maryáš provedl regionalizaci celého tehdejšího Československa. Tuto metodu zvolil ve své práci například Pešek (2012), který však musel podmínku pro vymezení středisek upravit. Maryáš stanovil

jednoduché kritérium. Aby obec byla střediskem, muselo do ní dojíždět minimálně 500 žáků a studentů z ostatních obcí. Toto kritérium bylo pro tehdejší analýzu vyhovující. Pešek provedl ve své bakalářské práci regionalizaci okresu Benešov. Aby byla regionalizace okresu vypovídající, muselo být kritérium upraveno na 100 dojíždějících žáků a studentů.

Tato práce vznikla na základě dat ze SLDB z roku 2011 a analýzy pro nejnovější sčítání teprve vznikají. To znamená, že je pravděpodobné, že nastavená kritéria z předchozích prací by mohla být nyní nevhodná. Z tohoto důvodu byla zvolena metoda využitá v práci Haláse a kol. (2010), která vznikla na základě dat ze SLDB z roku 2001 a byla zde zvolena volnější kritéria pro určení středisek. Tento způsob zajišťuje lepší možnost srovnatelnosti výsledků z obou censů.

V práci Haláse a kol. (2010) je výběr mikroregionálních středisek stanoven na základě dominantních proudů vyjíždějících z jednotlivých obcí do potenciálních středisek. Aby mohla být obec střediskem, musí do ní směřovat dominantní proud minimálně ze čtyř dalších obcí. To znamená, že takto vzniklý region se musí dohromady skládat minimálně z pěti obcí. Další podmínkou je, aby takto vzniklé regiony tvořily jednotný celek. Při takovéto regionalizaci je samozřejmé, že nastanou případy, kdy výsledky nebudou kontinuální. Mohou tedy nastat dva základní případy. Pokud spádový region obsahuje skupinu nanejvýše 4 obcí, které spádují ven z regionu, stávají se součástí regionu, kterého jsou podmnožinou. Druhý případ nastává, pokud se nachází skupina obcí na rozhraní dvou či více regionů. V tomto případě obce spádují na základě druhého nejsilnějšího proudu, který vytvoří ucelený region.

4 HYPOTÉZY

Hypotéza č. 1:

Lze předpokládat, že největší dojížděkový mikroregion vznikne kolem krajského města. Silný vliv Českých Budějovic se zřejmě projeví i v sousedních okresech, odkud bude směřovat velké množství osob za prací i do škol do největšího města kraje. Především se dá očekávat vysoký počet vyjíždějících osob z okresu Český Krumlov právě do Českých Budějovic. Čekal (2006) ve své disertační práci řeší mimo jiné i bilanci meziokresní dojížděvky a vyjížděvky za prací v Jihočeském kraji ze SLDB z let 1991 a 2001. Z výsledků šetření vyplývá, že v rámci meziokresní dojížděvky dojíždí do okresu České Budějovice nejvíce osob z okresu Český Krumlov, který je co do počtu obyvatel druhý nejmenší v Jihočeském kraji. V roce 2001 se jednalo o více než jednu třetinu všech dojíždějících osob do českokobudějovického okresu. Je tedy pravděpodobné, že některé obce českokrumlovského okresu budou vykazovat hlavní proudy vyjíždějících právě do Českých Budějovic.

Hypotéza č. 2:

Je pravděpodobné, že střediska správních obvodů obcí s rozšířenou působností řešeného území budou tvořit hlavní centra dojížděvky. Hypotéza je opřena o dosavadní regionalizace dojížděvky za prací a do škol vzniklé ať už pro území celé České republiky, nebo pouze pro jednotlivé kraje či okresy. Příkladem mohou být akademické práce Kajna (2008), Nováka (2009) či Peška (2012). Ve všech zmíněných pracích byla centra správních obvodů obcí s rozšířenou působností určena za střediska dojížděvky. Odporovat stanovené hypotéze může práce Špokové (2007), která dělala analýzu dojížděvky za prací v Moravskoslezském kraji. Zde se centra správních obvodů v několika případech nestala středisky dojížděvky, avšak studovaný kraj je z hlediska sídelní struktury silně polycentrický, na rozdíl od území sledovaného v této práci, které je spíše monocentrické. V případě výše zmíněných prací potvrzující tuto hypotézu byla sídelní struktura podobná spíše sledovanému území v této práci.

5 SOCIOGEOGRAFICKÁ CHARAKTERISTIKA VYBRANÝCH OKRESŮ

Sledované území se skládá z tří okresů Jihočeského kraje. Celý kraj tvoří celkově sedm okresů (České Budějovice, Český Krumlov, Jindřichův Hradec, Písek, Prachatice, Strakonice, Tábor). Cílem této kapitoly je stručně charakterizovat okresy České Budějovice, Český Krumlov a Jindřichův Hradec. Statistické údaje užívané v textu jsou uvedeny podle posledního censusu z roku 2011, tedy k 26. 3. 2011. Vymezené území tvoří jižní část Jihočeského kraje a celková rozloha je 5 197 km², přičemž se jedná o tři největší okresy kraje, které zaujímají přibližně 52 % celé plochy Jihočeského kraje. Největší Jindřichův Hradec má rozlohu 1 944 km², druhé České Budějovice 1 638 km² a třetí Český Krumlov 1 615 km². Na sledovaném území žije 337 582 obyvatel, což je necelých 54 % všech obyvatel žijících v Jihočeském kraji. Nejlidnatějším okresem vymezeného území a zároveň celého kraje jsou České Budějovice (186 462), druhým je Jindřichův Hradec (90 604) a nejméně obyvatel se nachází v okrese Český Krumlov (60 516).

Mapa č. 1: Administrativní členění vybraných okresů k roku 2011



Zdroj: ArcČR500, zpracování: autor

Okres České Budějovice

Okres České Budějovice je z územně správního pohledu tvořen 109 obcemi, z nichž 9 obcí má statut města (Borovany, České Budějovice, Hluboká nad Vltavou, Lišov, Nové Hrady, Rudolfov, Trhové Sviny, Týn nad Vltavou a Zliv) a 3 obce mají statut městyse (Dolní Bukovsko, Ledenice, Ševětín). Okres lze rozdělit na tři správní obvody obcí s rozšířenou působností (dále jen SO ORP), kterými jsou SO ORP České Budějovice, SO ORP Týn nad Vltavou a SO ORP Trhové Sviny. Menšími správními obvody, fungujícími v rámci SO ORP, jsou správní obvody obcí s pověřeným obecním úřadem (dále jen SO obcí s POÚ). Na území okresu se těchto správních obvodů nachází sedm.

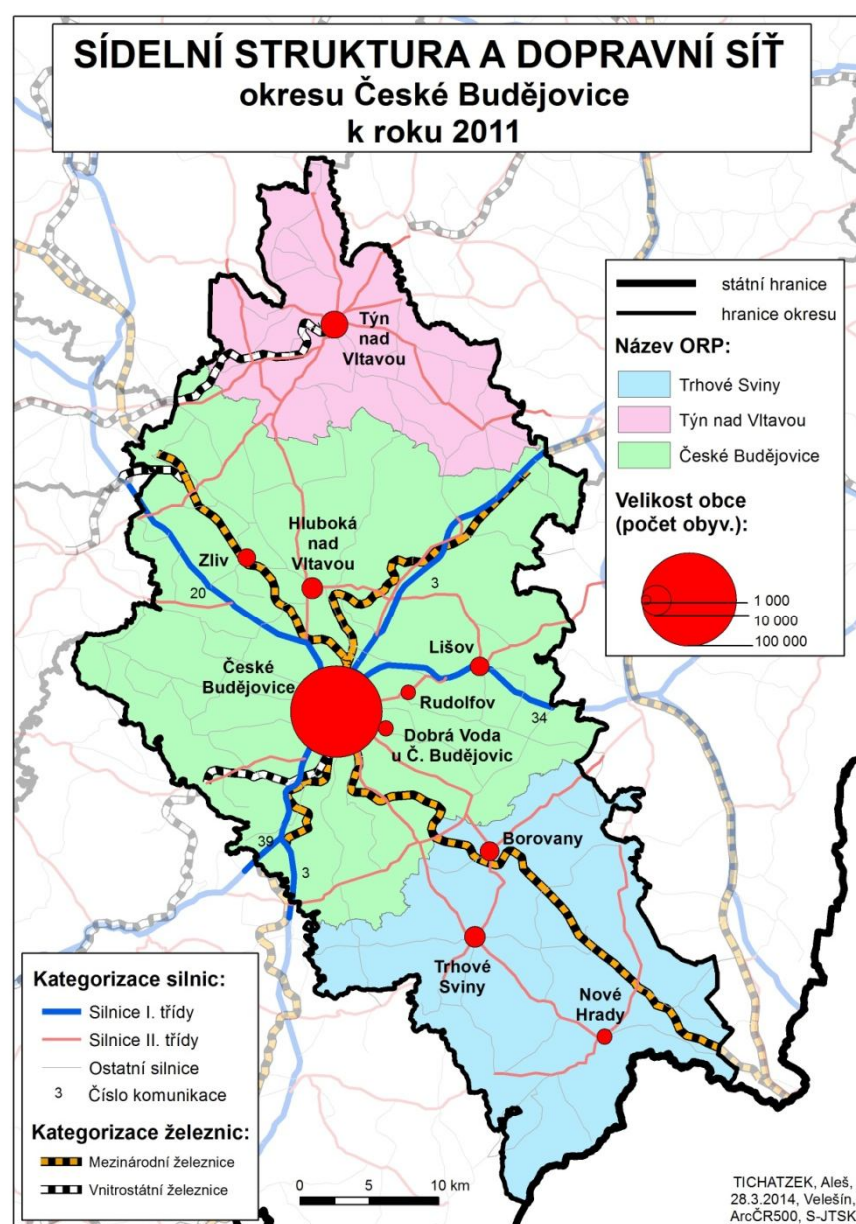
Tabulka č. 1: Největší sídla v okrese České Budějovice k 26. 3. 2011

	Název obce	Počet obyvatel
1.	České Budějovice	93 833
2.	Týn nad Vltavou	8 196
3.	Trhové Sviny	4998
4.	Hluboká nad Vltavou	4 972
5.	Lišov	4117
6.	Borovany	3998
7.	Zliv	3 641
8.	Nové Hrady	2 607
9.	Dobrá Voda u Českých Budějovic	2 534
10.	Rudolfov	2 424

Zdroj: SLDB 2011, zpracování: autor

Českobudějovický okres se řadí mezi území s vysokou intenzitou silniční a železniční dopravy. Jedním z problémů je nedostatečné napojení okresu na mezinárodní komunikační síť. Pomoci vyřešit tento problém by měla dálnice D3 (ve směru Praha – Tábor – České Budějovice – Rakousko). Nejdůležitějšími silničními tahy jsou Dolní Dvořiště – České Budějovice – Praha (E55) a Třeboň – České Budějovice – Plzeň (E49). Železniční síť protíná okres ve čtyřech základních směrech: České Budějovice – Praha, České Velenice – České Budějovice – Plzeň, České Budějovice – Horní Dvořiště, České Budějovice – Volary.

Mapa č. 2: Sídelní struktura a dopravní síť okresu České Budějovice k roku 2011



Zdroj: SLDB 2011, zpracování: autor

Historicky byl okres vždy orientován převážně na průmysl a zemědělství. K rozvoji sektoru služeb došlo stejně jako v celé České republice po strukturálních změnách, které nastaly v roce 1989. V průmyslové části patří mezi nejvýznamnější odvětví potravinářský průmysl, ve kterém dominuje výroba piva (Budějovický Budvar n.p., Budějovický měšťanský pivovar a.s.) a dále výroba mléčných produktů (MADETA a.s.). Dalšími zástupci tradičních odvětví jsou tužkařská výroba (Koh-i-noor Hardtmuth a.s.), strojírenská výroba (Robert Bosch s.r.o., Würth Elektronik iBE CZ s.r.o, Kern Liebers CR s.r.o.) a výroba stavebních materiálů (Wienerberger cihlářský

průmysl a.s.). V zemědělství převažuje rostlinná výroba, zejména pěstování obilnin, olejnin a píce. Živočišná výroba je zaměřena především na chov skotu a prasat. Většina zemědělské činnosti je v rukou soukromých zemědělských firem či farem. (Jirkalová 2010)

Podle Českého statistického úřadu (dále ČSÚ) se ve školním roce 2010/2011 v okrese nachází 61 základních škol, 11 oborů gymnázia, 20 oborů středních odborných škol, 12 oborů středních odborných učilišť a 6 vyšších odborných škol. Vysoké školy se zde nachází 3, z toho 2 jsou veřejné (Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Vysoká škola technická a ekonomická v Českých Budějovicích) a jedna soukromá (Vysoká škola evropských a regionálních studií). Jihočeské univerzita je složena z 8 fakult (Ekonomická fakulta, Fakulta rybářství a ochrany vod, Filozofická fakulta, Pedagogická fakulta, Přírodovědecká fakulta, Teologická fakulta, Zdravotně sociální fakulta, Zemědělská fakulta). Ve školním roce 2012/2013 můžeme zaznamenat změny v počtu gymnázií, kterých je pouze 9 a naproti tomu přibyl jeden obor u středních odborných učilišť.

Okres Český Krumlov

Okres Český Krumlov je tvořen 46 obcemi, z nichž šest obcí má statut města (Český Krumlov, Kaplice, Velešín, Vyšší Brod, Horní Planá, Rožmberk nad Vltavou). Další tři obce mají statut městyse (Besednice, Frymburk, Křemže). Správními obvody ORP na území okresu jsou SO ORP Český Krumlov a SO ORP Kaplice. SO obcí s POÚ se zde nacházejí čtyři (Český Krumlov, Kaplice, Horní Planá, Vyšší Brod). Dále se zde nachází vojenský újezd Boletice. Zajímavostí je město Rožmberk nad Vltavou, která má i se svými 396 obyvateli statut města. Ten byl obci navrácen v roce 2007 a jedná se o nejmenší město České republiky.

Tabulka č. 2: Největší sídla v okrese Český Krumlov k 26. 3. 2011

	Název obce	Počet obyvatel
1.	Český Krumlov	13 557
2.	Kaplice	7 339
3.	Větrní	4 065
4.	Velešín	3 948
5.	Křemže	2 716
6.	Vyšší Brod	2 565
7.	Horní Planá	2 217
8.	Loučovice	1 719
9.	Kájov	1 668
10.	Frymburk	1 499

Zdroj: SLDB 2011, zpracování: autor

Na území okresu se nachází nejméně hustá silniční síť v Jihočeském kraji. Hlavním silničním tahem je mezinárodní komunikace E55. Druhou komunikací první třídy na území okresu je silnice číslo 39 ve směru Houžná – Volary – Horní Planá – Český Krumlov – Kamenný Újezd. Nejvýznamnější železniční tratě jsou především České Budějovice – Dolní Dvořiště a České Budějovice – Červený Kříž – Volary. První zmíněná trať dále pokračuje do Lince. Pro turistický ruch je dále významná elektrifikovaná železniční trať Rybník – Lipno nad Vltavou.

Mapa č. 3: Sídelní struktura a dopravní síť okresu Český Krumlov k roku 2011



Zdroj: SLDB 2011, zpracování: autor

Okres Český Krumlov lze označit z hlediska výroby za průmyslově zemědělský. Nejvýznamnějším odvětvím je strojírenství (Jihostroj a.s., Engel strojírenská spol. s.r.o.). Mezi důležitá odvětví dále patří potravinářství (K III spol. s.r.o. – pekárna Srnín), zpracování dřeva a stavebnictví. Tradiční odvětví papírenského průmyslu má v poslední době problémy. Dvě velké papírny (JIP – Papírna Větrní a.s., Papírny Vltavský Mlýn a.s.) v nedávné době ukončily provoz a poté znovu rozjely. Nejdůležitějšími centry průmyslové výroby jsou města Český Krumlov, Kaplice a Velešín. V sektoru zemědělství je nejvýznamnější pěstování obilnin, brambor, olejnin a píce a chov prasat a skotu. (Jirkalová 2010)

ČSÚ uvádí, že se ve školním roce 2010/2011 v okrese nacházelo 33 základních škol, 2 obory gymnázia, 4 obory středních odborných škol a 3 obory středních odborných učilišť. Ve školním roce 2012/2013 zůstává tento stav neměnný. V Českém Krumlově se nachází jedna soukromá vysoká škola. Jedná se CEVRO Institut a.s., kde je možné studovat politologii, mezinárodní vztahy a veřejnou správu.

Okres Jindřichův Hradec

Okres Jindřichův Hradec je tvořen 106 obcemi, přičemž třináct jich má statut města (Jindřichův Hradec, Třeboň, Dačice, Suchdol nad Lužnicí, České Velenice, Nová Bystřice, Slavonice Nová Včelnice, Kardašova Řečice, Deštná, Lomnice nad Lužnicí, Stráž nad Nežárkou, Strmilov). Na území okresu se nachází pouze jeden městys a tím je Chlum u Třeboně. Správní obvody ORP se zde nacházejí tři a jsou jimi ORP Jindřichův Hradec, ORP Třeboň a ORP Dačice. SO obcí s POÚ zde nalezneme sedm.

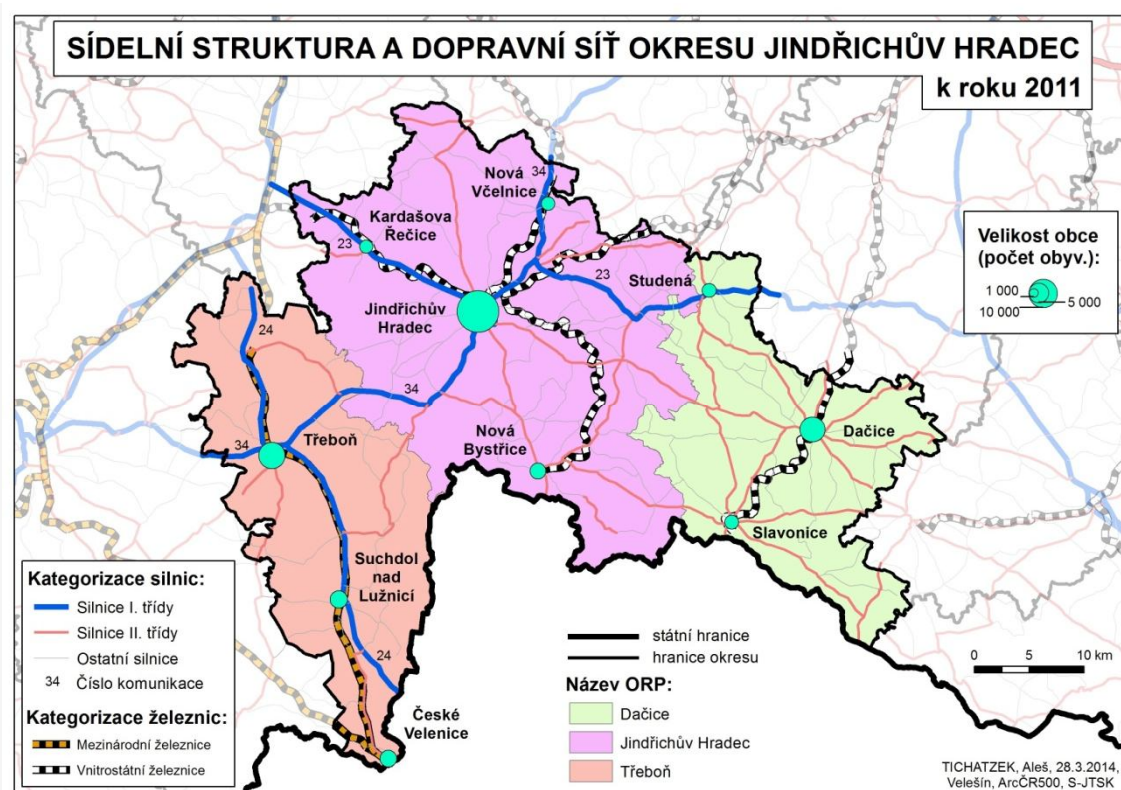
Tabulka č. 3: Největší sídla v okrese Jindřichův Hradec k 26. 3. 2011

	Název obce	Počet obyvatel
1.	Jindřichův Hradec	22 036
2.	Třeboň	8 636
3.	Dačice	7 725
4.	Suchdol nad Lužnicí	3 675
5.	České Velenice	3 480
6.	Nová Bystřice	3 345
7.	Slavonice	2 581
8.	Studená	2 407
9.	Nová Včelnice	2 347
10.	Kardašova Řečice	2 279

Zdroj: SLDB 2011, zpracování: autor

Dominantními silničními tahy jsou 2 mezinárodní komunikace. Jedná se o silnici E49 Vídeň – České Budějovice – Plzeň a E551 České Budějovice – Jindřichův Hradec – Humpolec. Významná je zde železniční síť. Důležitou tratí procházející jindřichohradeckým okresem je trať České Budějovice – Veselí nad Lužnicí – Jihlava, na které se nachází železniční uzel v Jindřichově Hradci. Druhou je trať Praha – Vídeň s důležitým uzlem v Českých Velenicích. Východním okrajem okresu prochází trať Kostelec – Dačice – Slavonice.

Mapa č. 4: Sídelní struktura a dopravní síť okresu Jindřichův Hradec k roku 2011



Zdroj: SLDB 2011, zpracování: autor

Z hlediska odvětvové skladby zaměstnanosti je pro okres typický vyšší podíl zemědělství. V porovnání s průměrem kraje je jeho zastoupení skoro dvojnásobné. To souvisí i s rozsáhlou soustavou rybníků, které zde vznikaly již od 13. Století. Významným průmyslovým odvětvím je výroba automobilových součástek (TRW-DAS a.s., Magna Cartech s.r.o.). Elektrotechnický průmysl je zde zastoupen zejména společnostmi Eaton Elektrotechnika s.r.o. a Lexa & Posel s.r.o. Nejvýznamnějším zaměstnavatelem ve stavebnictví je firma Stavcent a.s. Dále například Centropen a.s. se zabývá výrobou kancelářských a školních potřeb. (Leitgebová 2012)

Podle ČSÚ se ve školním roce 2010/2011 v jindřichohradeckém okresu nachází 41 základních škol, 3 obory gymnázií, 11 oborů odborných středních škol a 6 oborů středních odborných učilišť. Změny ve školním roce 2012/2013 zaznamenáme u středních odborných škol, kde 2 obory ubyly a u středních odborných učilišť, kde naproti tomu jeden obor přibyl. V Jindřichově Hradci má své sídlo fakulta managementu Vysoké školy ekonomické v Praze. Jedná se nejmenší univerzitní město v České republice.

6 SOCIOGEOGRAFICKÁ REGIONALIZACE ÚZEMÍ

6.1 Vymezení středisek dojížděky

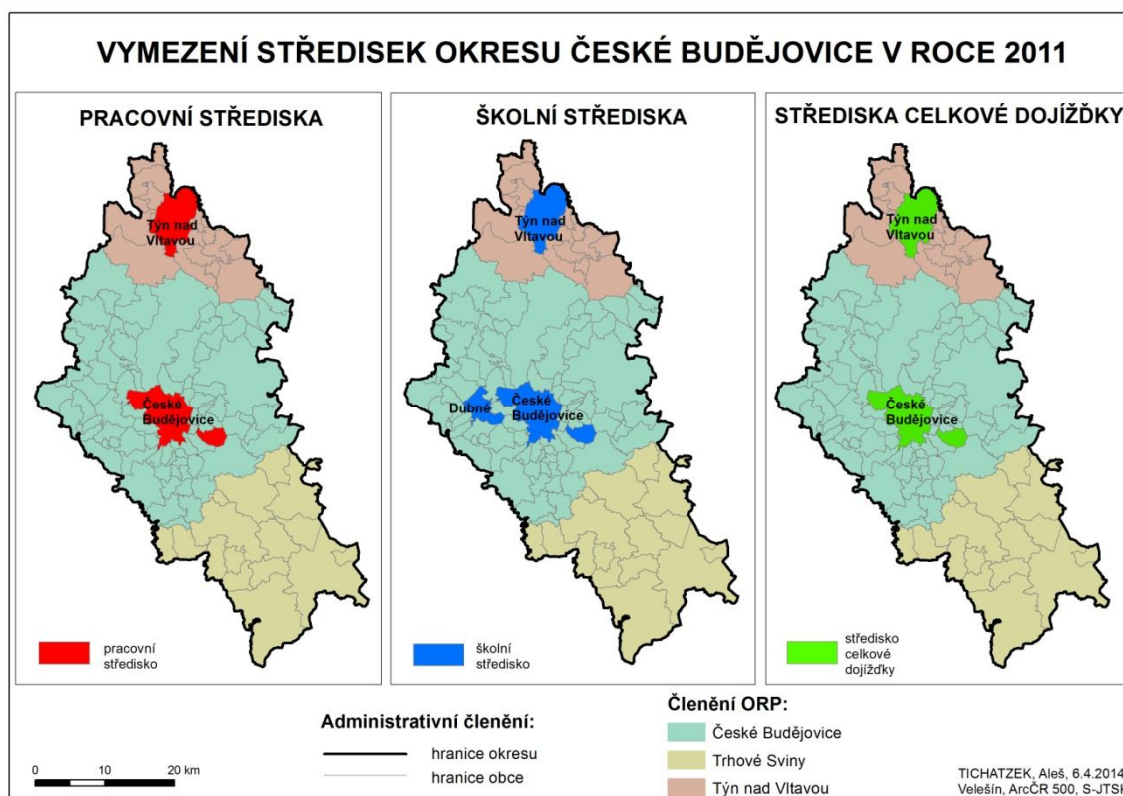
Prvním krokem k regionalizaci vybraných okresů je vymezení jednotlivých středisek dojížděky. Střediska jsou vymezena na základě dominantních proudů vyjíždějících z jednotlivých obcí. Přesný způsob výběru středisek je popsán v metodické části práce. Střediska jsou vymezena zvláště pro dojížděku za prací a pro dojížděku do škol. Dále jsou vymezena střediska i pro celkovou dojížděku (tedy pro celkový počet vyjíždějících).

Cílem této kapitoly je představení všech vymezených středisek dojížděky. Dále jsou zde zmíněna i potenciální centra, která však nespĺnila kritéria, tudíž nemohla být prohlášena za centra dojížděky. Řešeny jsou také sporné situace, kdy v některých případech byl proveden menší ústupek, aby bylo středisko zachováno. U těchto případů byla částečně zkoumána také možnost chyb při cenzu, a to především u případů školní dojížděky, kdy směřovalo velké množství vyjíždějících do sporných středisek. V těchto případech byly alespoň sledovány počty předproduktivní složky obyvatel a existence školních zařízení ve zkoumaných obcích, které částečně vypovídají o možnostech konání dojížděky.

6.1.1 Vymezení středisek – okres České Budějovice

V okrese České Budějovice byla na základě zvolených kritérií vymezena pouze dvě střediska pro dojíždku za prací a pro celkovou dojíždku. Jedná se o města České Budějovice a Tým nad Vltavou. U dojíždky do škol byla vymezena dvě stejná střediska jako v předešlých případech a třetím centrem se stala obec Dubné. V tomto okrese je dojíždka ovlivněna především vlivem krajského města České Budějovice, které je dominantním centrem celého okresu. Síla tohoto střediska se projevila také tím, že město Trhové Sviny, které je centrem SO ORP, k sobě neintegruje dostatečný počet obcí, aby se stalo střediskem.

Mapa č. 5: Vymezení středisek okresu České Budějovice v roce 2011



Zdroj: SLDB 2011, zpracování: autor

Z hlediska dojížděky za prací bylo vymezení středisek jednoznačné. Dominantní proudy vyjíždějících směřovaly téměř ve všech případech do později určených středisek, kterými byly České Budějovice a Týn nad Vltavou. Pouze v šesti případech tomu bylo jinak. Dva převládající proudy směřovaly do již zmíněných Trhových Svinů. Pouze jeden hlavní proud směřoval do obcí Dynín, Dolní Bukovsko a Temelín. Do obce Temelín byl však dominantní proud dojíždějících z Českých Budějovic. V jednom případě pak obec spádovala jak do střediskové obce, tak do obce Žimutice. Tyto obce tedy nemohly vytvořit samostatný region. Obce, které vykazovaly hlavní proud vyjížděky do nestřediskových obcí, byly na základě dalšího nejsilnějšího proudu přiřazeny ke střediskům.

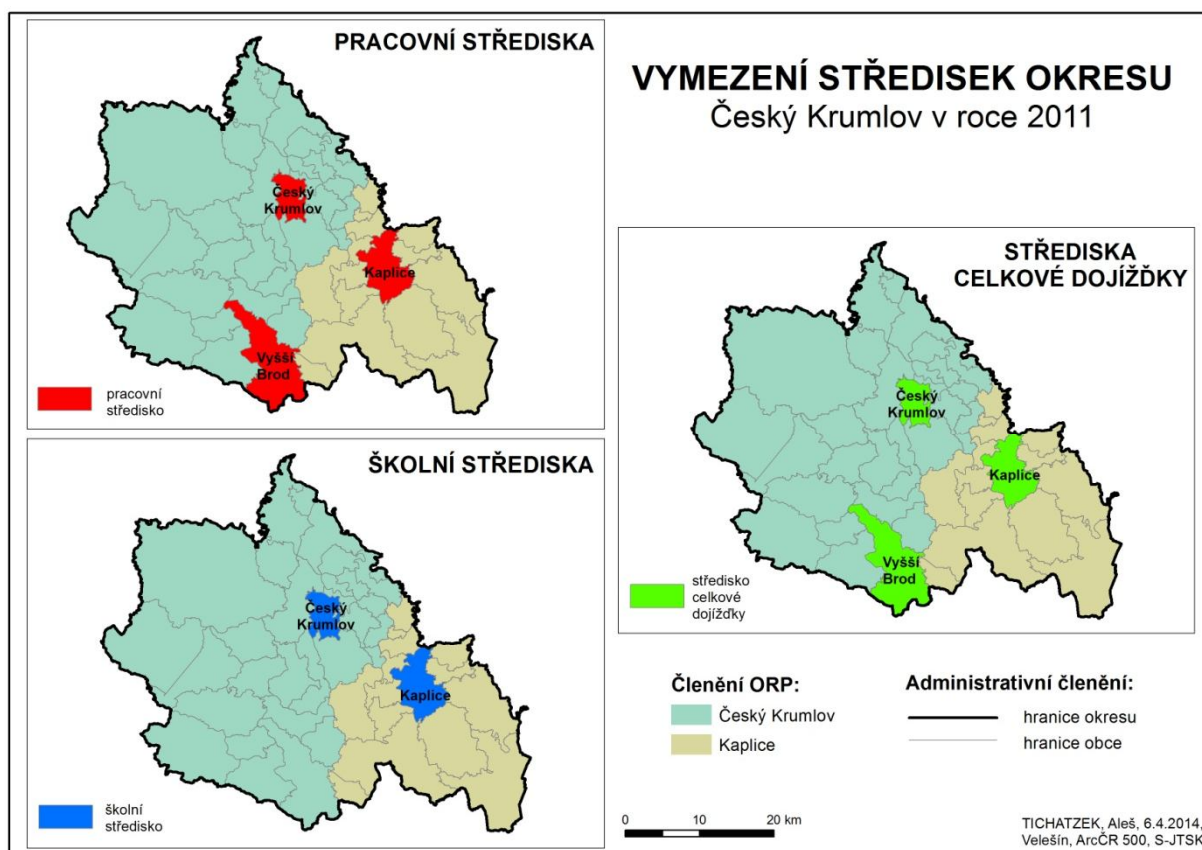
Právě dojížděka do škol vykazovala v okrese České Budějovice nejvíce sporných případů při určování středisek dojížděky. Dvě hlavní centra dojížděky (České Budějovice a Týn nad Vltavou) byla určena jednoznačně. U třetího střediska byl proveden menší ústupek, kdy byla obec prohlášena za středisko i přesto, že počet převládajících proudů dojíždějících byl pouze tři. Čtvrtou obcí, které byla přiřazena ke středisku, vykazovala hlavní proudy vyjížděky jak do obce Dubné, tak do Českých Budějovic. V obci Dubné se nachází úplná základní škola. V sousedních obcích, z kterých směřoval hlavní proud vyjížděky právě do Dubného, se nevyskytuje žádné školní zařízení, tudíž obec Dubné skutečně tvoří školní středisko pro okolní obce. Nejvýznamnějším potenciálním střediskem byl městys Ševětín, kam směřoval dominantní proud vyjíždějících ze tří obcí. Dále město Borovany k sobě integrovalo dvě obce. Vždy pouze jedna obec vykazovala hlavní proud vyjížděky do obcí Chrást'any, Dolní Bukovsko, Nové Hrady, Rudolfovo, Dříteň a Strýčice. Vyskytly se také čtyři případy, kdy dominantní proudy vyjíždějících směřovaly do dvou obcí. Tato situace nastala v případě Trhových Svinů, Zlivy, Lišova a Žimutic. Druhý proud vždy směřoval do později určeného střediska.

Celková dojížděka je zcela totožná s dojížděkou za prací. Vymezena jsou tedy dvě střediska dojížděky, a to opět České Budějovice a Týn nad Vltavou. V tomto případě se vyskytly pouze čtyři případy, kdy dominantní tok vyjíždějících nesměřoval do vymezených středisek. Pouze jeden hlavní proud vyjíždějících směřoval do obcí Dolní Bukovsko, Nové Hrady, Dynín a Temelín. U obce Temelín se opět jednalo o dominantní proud vyjíždějících z Českých Budějovic.

6.1.2 Vymezení středisek – okres Český Krumlov

V okrese Český Krumlov, na rozdíl od sousedního okresu České Budějovice, nenajdeme takové dominantní centrum, které by k sobě integrovalo většinu obcí. Hlavním centrem je okresní město Český Krumlov, které však ani počtem obyvatel významně nepřevyšuje druhé největší město okresu, kterým je Kaplice. Tyto dvě města z hlediska dojížděky k sobě integrují téměř všechny obce okresu. U dojížděky do škol jsou vymezena pouze tato dvě střediska. Třetí středisko, které odpovídá kritériím, je Vyšší Brod. Toto město plní funkci střediska z hlediska celkové dojížděky a dojížděky za prací.

Mapa č. 6: Vymezení středisek okresu Český Krumlov v roce 2011



Zdroj: SLDB 2011, zpracování: autor

Vymezení středisek u dojížděky za prací bylo celkem jednoznačné. Vyskytlo se zde šest případů, kdy dominantní proud vyjíždějících z obcí směřoval do obce, která nebyla později určena za středisko. Ve všech těchto případech směřoval hlavní proud vyjížděky do jiného potenciálního střediska, a to do obcí Horní Planá, Větrní, Loučovice, Lipno nad Vltavou, Brloh a Velešín. Sporným případem bylo středisko Vyšší Brod, do kterého směřoval dominantní tok ze tří obcí a dále dvě obce vykazovaly hlavní proud vyjížděky jak do Vyššího Brodu, tak do Českého Krumlova. Jednalo se o obce Lipno nad Vltavou a Přední Výtoň. Tyto obce byly nakonec přiřazeny k Vyššímu Brodu, a to z důvodu blízkosti k tomuto středisku a zachování tohoto města jako střediska dojížděky.

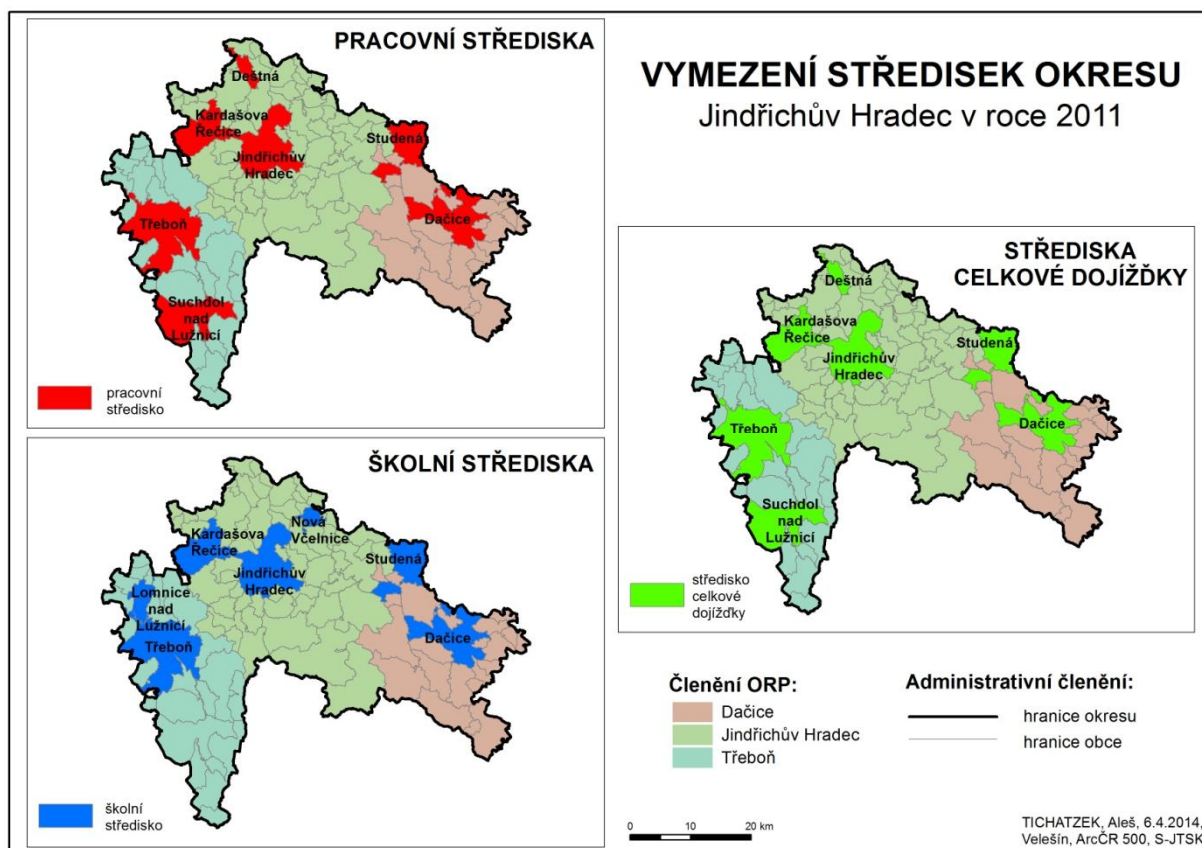
Jak již bylo výše zmíněno, u školské dojížděky byly vymezeny pouze dvě střediska, a to Český Krumlov a Kaplice. Vyšší Brod, jakožto potenciální středisko, k sobě integroval pouze dvě obce. Naproti tomu město Velešín, ve kterém se nachází v rámci regionu významná střední škola, nesplnilo kritéria pro vznik střediska jen těsně. Tři hlavní proudy vyjíždějících směřovaly do tohoto potenciálního střediska, a jeden proud byl na rozhraní mezi Velešínem a Kaplicí. Vyskytly se však dva zásadní problémy. Prvním bylo, že jeden z dominantních proudů směřoval z nejsilnějšího střediska Českého Krumlova a dále by nebyla splněna podmínka kontinuity. Dále zde byly obce, do kterých směřoval pouze jeden dominantní proud. Jednalo se o obce Frymburk, Loučovice a Benešov nad Černou.

Stejně jako u dojížděky za prací, tak i u celkové dojížděky byla vymezena tři stejná střediska. Vyskytly se zde pouze čtyři případy, kdy dominantní proudy nesměřovaly do později vymezeného střediska. Tyto proudy měly svůj cíl v obcích Větrní, Brloh, Loučovice a Velešín, přičemž do obce Větrní směřoval hlavní proud vyjíždějících z Českého Krumlova.

6.1.3 Vymezení středisek – okres Jindřichův Hradec

V rámci sledovaného území se nejvíce obcí splňující kritéria pro vytvoření samostatných dojížděkových regionů nachází v okrese Jindřichův Hradec. V tomto okrese bylo vymezeno u pracovní a celkové dojížděky sedm shodných středisek a sedm středisek u dojížděky školské, kde však oproti předešlým druhům dojížděky dvě střediska zanikla a dvě naopak vznikla. Ve srovnání s okresem Český Krumlov jsou z hlediska počtu obcí, kdy se v okrese Jindřichův Hradec nachází více než dvakrát tolik obcí, tato čísla odpovídající.

Mapa č. 7: Vymezení středisek okresu Jindřichův Hradec v roce 2011



Zdroj: SLDB 2011, zpracování: autor

U dojížděky za prací bylo vymezeno celkem sedm středisek. Jedná se o okresní město Jindřichův Hradec, následují centra SO ORP Dačice a Třeboň, a zbylá střediska Suchdol nad Lužnicí, Studená, Kardašova Řečice a Deštná. Město Jindřichův Hradec tvoří dominantní centrum okresu, kdy k sobě integruje více než dvakrát tolik obcí, než další středisko v pořadí, kterým jsou Dačice. Za sporný případ lze označit vymezené středisko Kardašova Řečice, kdy dvě obce vykazovaly dominantní proudy vyjížděky jak do Kardašovy Řečice, tak do Jindřichova Hradce. Tento problém byl však vyřešen druhým kritériem pro stanovení středisek, a to zachováním celistvosti regionu. Z tohoto důvodu byla přiřazena ještě jedna obec, která původně spádovala k Jindřichovu Hradci a tím byly splněny všechny podmínky pro vyzemění centra. Mezi potenciální střediska patřily především České Velenice, kam směřovaly dva dominantní proudy dojížděky. Dále zde byly tři obce, kam směřoval pouze jeden dominantní proud vyjížděky. Jedná se o obce Hamr, Slavonice a Strmilov.

Přestože školní dojížděka vykazuje stejný počet středisek jako dojížděka pracovní, lze pozorovat značnou rozdílnost při pohledu na potenciální střediska, kterých se v této formě dojížděky vyskytuje jedenáct. Vymezná centra jsou až na dvě shodná s pracovní dojížděkou. Jsou to tedy střediska Jindřichův Hradec, Třeboň, Dačice, Kardašova Řečice a Studená. Změna nastala u SO ORP Třeboň, kde Suchdol nad Lužnicí nahradilo město Lomnice nad Lužnicí a v SO ORP Jindřichův Hradec, kde místo Deštné zastává roli střediska Nová Včelnice. V tomto případě lze považovat za diskutabilní případ Nové Včelnice, kde dominantní proud vyjíždějích do Nové Včelnice vykazují tři obce a z jedné obce vyjíždí stejný počet obyvatel jak do Nové Včelnice, tak do Jindřichova Hradce. V tomto případě byla obec přiřazena k bližšímu středisku, tedy k Nové Včelnici. Velký počet potenciálních středisek je podtržen i počtem obcí, které do nich vykazovaly dominantní proudy dojížděky. Rapšach a Stráž nad Nežárkou jen tesně nesplnily podmínky, jelikož do nich směřovaly pouze 3 dominantní proudy dojížděky. O jeden dominantní proud méně vykazovaly obce Strmilov, Nová Bystřice, Kunžak, Chlum u Třeboně a Deštná. Staré Hobzí, Jarošov nad Nežárkou, Slavonice a Dešná vykazovaly vždy po jednom dominantním proudy vyjížděky.

Celková dojížděka z velké části kopíruje dojížděku do zaměstnání. Vymezená střediska jsou totožná, přičemž změny se vyskytují pouze v počtu spádujících obcí. Jediný sporný případ nastal u střediska Kardašova Řečice, kam dominantní proud vyjíždějích směřoval pouze ze 3 obcí. Z jedné obce byl hlavní směr vyjížděky jak do obce Kardašova Řečice, tak do Jindřichova Hradce. V zájmu zachování kontinuity byla

ovšem tato obec přiřazena k regionu Kardašova Řečice. Potenciálních středisek se zde nacházelo šest, přičemž do Nové Včelnice směřoval dominantní proud vyjíždějících ze tří obcí. O jeden hlavní proud méně vykazovaly stejně jako u pracovní dojížděky České Velenice. Jeden hlavní směr vyjíždějících směřoval do obcí Strmilov, Lomnice nad Lužnicí, Chlum u Třeboně a Nová Bystřice.

6.2 Regionalizace okresu České Budějovice

6.2.1 Regionalizace okresu České Budějovice na základě dojížděky za prací

Analýzou spádovosti obcí okresu České Budějovice k pracovním centrům byly vytvořeny na tomto území dva mikroregiony, přičemž jasně dominuje mikroregion České Budějovice, který je tvořen dohromady 98 obcemi. Druhý vzniklý mikroregion Týn nad Vltavou je tvořen pouze 11 obcemi. Z tohoto srovnání je jasně vidět, jak velký vliv má krajské město České Budějovice, které k sobě integruje téměř všechny obce. Důvodem je především velká koncentrace pracovních příležitostí v průmyslovém sektoru a v sektoru služeb. Z tohoto hlediska nemůže Českým Budějovicím konkurovat žádné jiné město, které se nachází v tomto okresu. Dalším faktorem je i poloha města, které leží téměř ve středu celého okresu a zbíhají se zde všechny železniční tratě a nejvýznamnější silniční tahy vedoucí skrz okres.

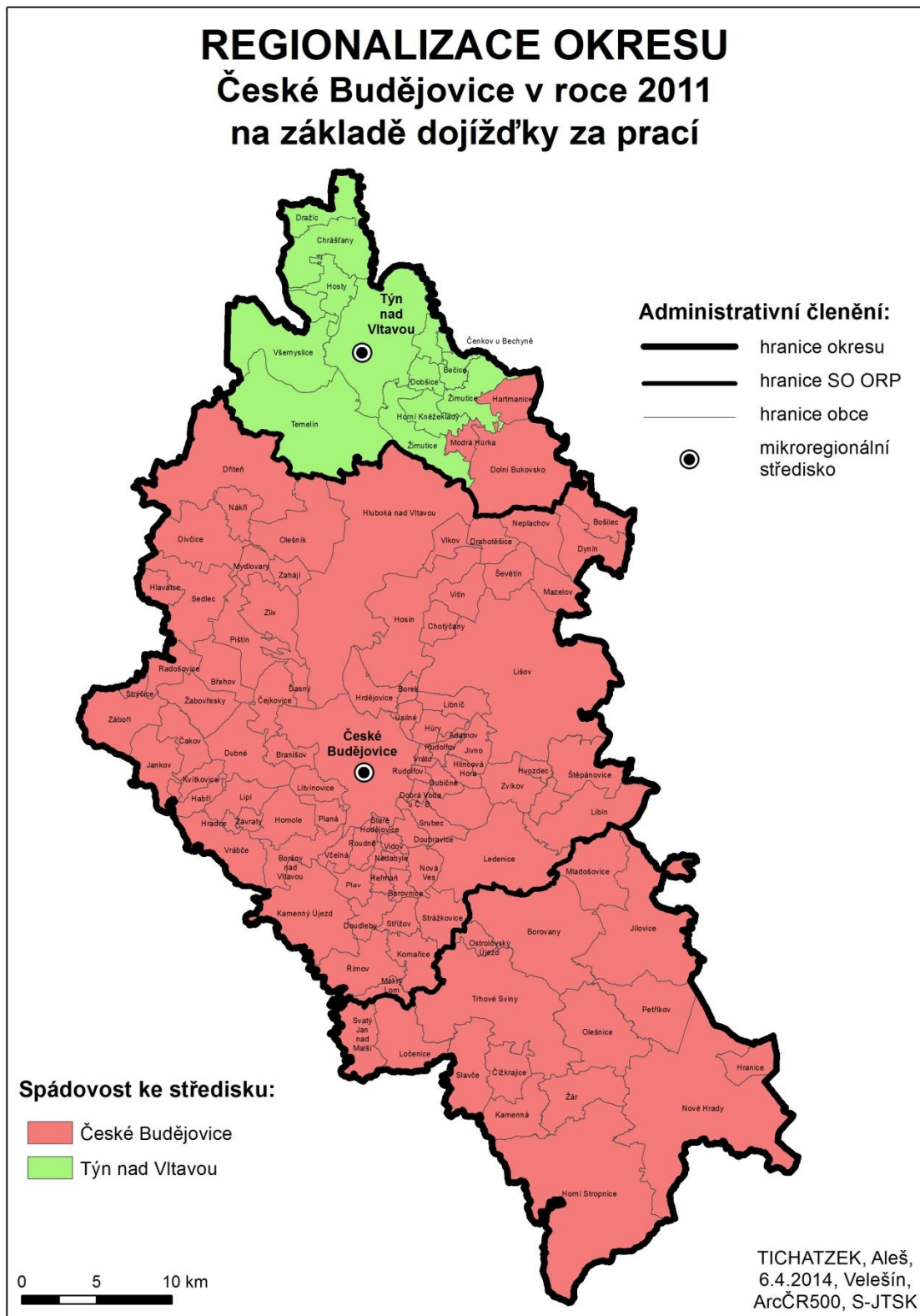
Většina obcí, které tvoří mikroregion České Budějovice, vykazuje hlavní proud vyjížděky přímo do Českých Budějovic. Pouze ze čtyř obcí směřuje dominantní proud vyjížděky do jiné obce okresu. Tento případ nastal u obcí Kamenná a Slavče, kde nejsilnější proud vyjížděky směřoval do Trhových Svinů. Rozdíl v počtu vyjíždějících do Trhových Svinů a Českých Budějovic byl však v těchto případech zanedbatelný. Dále z Hartmanic vyjíždělo nejvíce osob do Dolního Bukovska. I v tomto případě byl rozdíl ve vyjížděci do Trhových Svinů a do jádra mikroregionu minimální. Posledním případem byla obec Bošilec. Zde byl rozdíl v počtu vyjíždějících vyšší, kdy 15 osob vyjíždělo do Dynína a 7 osob do Českých Budějovic. V jednom případě vyjíždělo nejvíce osob mimo českobudějovický okres. Obec Hranice vykazovala hlavní proud vyjíždějících do okresu Jindřichův Hradec, konkrétně do obce Suchdol nad Lužnicí. Z Českých Budějovic směřuje v rámci okresu nejvíce osob za prací do Temelína (288 osob), kde se nachází jaderná elektrárna. Celkově pak nejvíce osob vyjíždí do Prahy, kam směřuje přibližně jednou tolik osob, nežli do Temelína.

Ze všech obcí mikroregionu Týn nad Vltavou směřují dominantní proudy vyjíždějících právě do určeného střediska. Pouze v jednom případě došlo k situaci, že obec vykazovala klíčový proud vyjížděky ještě do jedné obce. Tento případ nastal u obce Horní Kněžeklady, kde pět osob vyjíždělo do Týna nad Vltavou a stejný počet do Žimutic. Z Týna nad Vltavou pak nejvíce osob vyjíždí do jádra největšího mikroregionu

okresu. Významný tok vyjíždějících z Týna nad Vltavou směřuje také do blízkého Temelína (236 osob).

Při porovnání administrativních hranic nižších územních jednotek okresu s vymezenými dojížděkovými regiony je na první pohled zřetelně vidět, jaký význam má pro okres krajské město České Budějovice. Přestože okres tvoří tři SO ORP, dojížděkové regiony vznikly pouze dva. Svůj význam si udrželo město Týn nad Vltavou, které k sobě integruje okolní obce ze severního cípu okresu. Vliv Českých Budějovic však zasahuje i do SO ORP Týn nad Vltavou, kde obce Dolní Bukovsko, Modrá Hůrka a Hartmanice spádují k dojížděkovému mikroregionu Českých Budějovic. SO ORP Trhové Sviny si z hlediska dojížděky za prací svůj význam neudržel a byl celý přiřazen pod SO ORP České Budějovice.

Mapa č. 8: Regionalizace okresu České Budějovice v roce 2011 na základě dojížd'ky za prací



Zdroj: SLDB 2011, zpracování: autor

6.2.2 Regionalizace okresu České Budějovice na základě dojížd'ky do škol

Stejně jako dojížd'ka za prací, tak i dojížd'ka do škol v okrese České Budějovice je zásadně ovlivněna vlivem přítomnosti krajského města, které k sobě integruje značnou část obcí. I přes dominantní postavení dojížd'kového mikroregionu České Budějovice, který je tvořen 94 obcemi, vznikly na území okresu další dvě střediska dojížd'ky. Velikostně druhým největším dojížd'kovým mikroregionem okresu je Týn nad Vltavou, který je tvořen celkově 10 obcemi. Pouze minimálním počtem spadujících obcí k vytvoření dojížd'kového mikroregionu disponuje obec Dubné. Tento mikroregion se tedy skládá z pěti obcí.

Středisko největšího dojížd'kového mikroregionu město České Budějovice nabízí nejvíce příležitostí ke studiu. Nejvýznamnějším faktorem pro dojížd'ku do škol je především široká nabídka středních a vysokých škol, která nemá v Českých Budějovicích oproti ostatním obcím okresu žádnou konkurenci. Důkazem je i počet oborů středních škol, který se zde nachází. Ve školním roce 2010/2011 se z celkového počtu oborů v okrese nacházelo v Českých Budějovicích 9 z 11 oborů gymnázií, 17 z 20 oborů středních odborných škol a 7 z 12 oborů středních odborných učilišť.

Z hlediska obcí, z kterých směřuje hlavní proud vyjíždějících mimo České Budějovice, a přesto spadují k tomuto regionu, je dojížd'ka do škol mnohem pestřejší, než dojížd'ka do zaměstnání. Ve většině případů je rozdíl mezi nejsilnějším proudem vyjíždějících v porovnání s počtem vyjíždějících do Českých Budějovic minimální. Z obcí Bošilec, Drahotěšice a Mazelov směřuje dominantní proud vyjíždějících do Ševětína. V případě obcí Mladošovice a Petříkov směřoval hlavní proud vyjížd'ky do města Borovany. Z obce Hartmanice vyjíždí nejvíce osob do Dolního Bukovska, z Hranic do Nových Hradů, z Jivna do Rudolfova a z Nákří do Dřítně. Významnější rozdíl v počtu vyjíždějících nalezneme pouze u obce Radošovice, kde 17 osob vyjíždí do Strýčic a pouze 6 osob do Českých Budějovic. Ve všech výše zmíněných případech se jedná o dojížd'ku do základních škol, jelikož potenciální střediska nedisponují jiným vzdělávacím zařízením. Ve dvou případech nastala situace, kdy byl dominantní proud vyjíždějících shodný jak do potenciálního střediska, tak do Českých Budějovic. Tento případ nastal u obcí Čížkrajice (potenciální středisko: Trhové Sviny) a Dívčice (Zliv). Zajímavá situace nastala u obce Ločenice, kde vyjíždělo 23 osob do sousedního městysu Besednice, který však leží v okrese Český Krumlov. Do Českých Budějovic vyjíždělo pouze 13 osob. Propojenost těchto dvou obcí je způsobena především

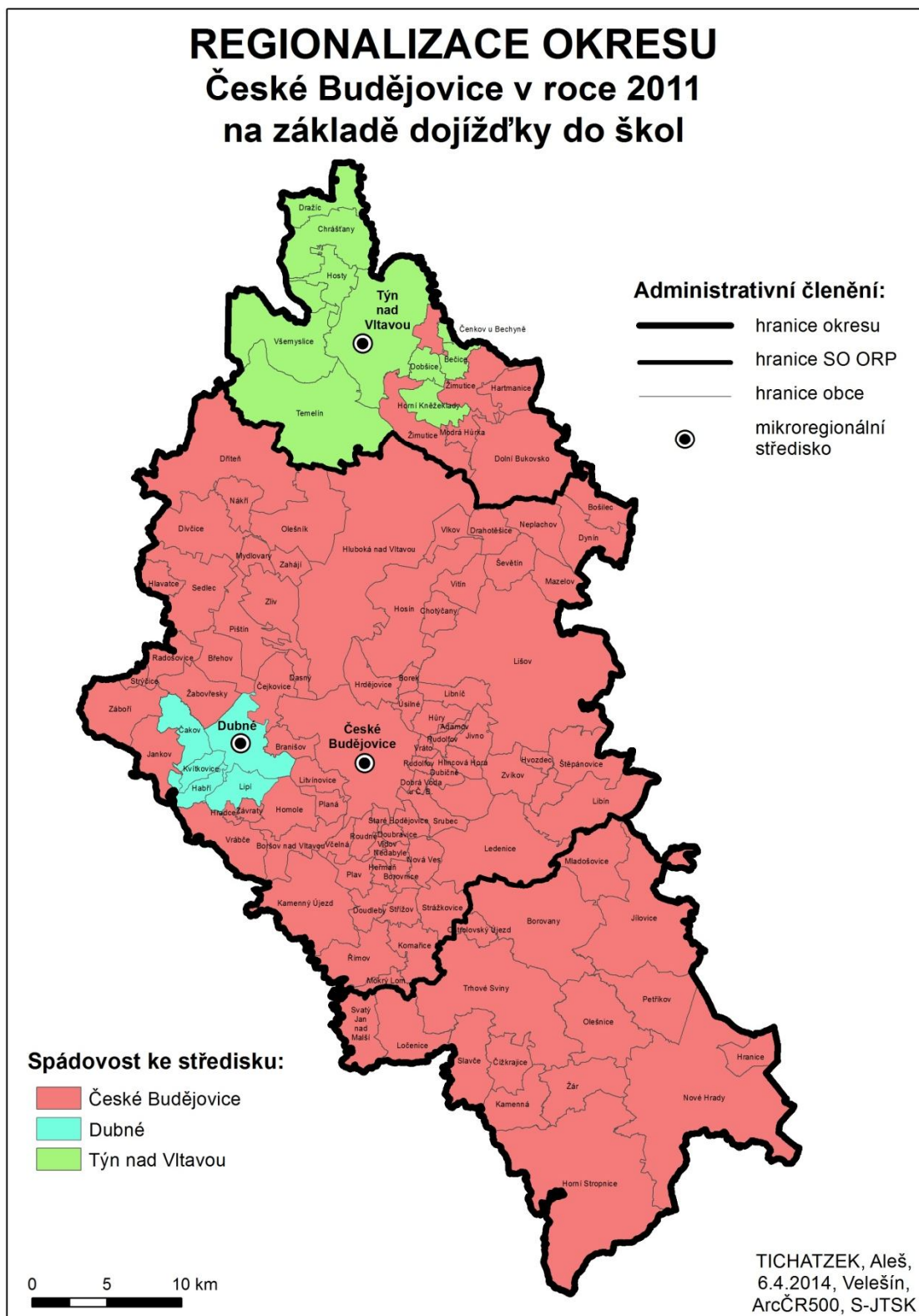
existencí úplné základní školy v Besednicích a vzdáleností pouze necelých 5 km mezi nimi. Dále z obce Vlkov vyjíždí pouze jedna osoba do Prahy. Obec byla tedy na základě polohy v rámci vzniklého dojížděkové mikroregionu Českých Budějovic přiřazena právě k tomuto centru. Z Českých Budějovic směřuje v rámci okresu dominantní proud vyjíždějících do Hluboké nad Vltavou (59 osob), kde se nachází základní škola a střední odborná škola elektrotechnická. Celkově pak desetkrát více osob vyjíždí opět do Prahy.

V mikroregionu Týn nad Vltavou bylo nutné řešit pouze jeden případ, kdy hlavní proud vyjíždějících směřoval mimo vymezené středisko. Tato situace nastala u obce Dražic, odkud nejvyšší počet osob vyjížděl do sousední obce Chrást'any. Dále Horní Kněžeklady vykazovaly shodný počet vyjíždějících jak do Týna nad Vltavou, tak do Žimutic. Ve dvou případech byl shodný hlavní proud vyjíždějících do Týna nad Vltavou a do Českých Budějovic. Jednalo se o obce Čenkov u Bechyně a Dobšice. V obou případech byly obce přiřazeny k Týnu nad Vltavou. Mezi hlavní důvod tohoto řešení patřila především návaznost obcí na vzniklý mikroregion Týn nad Vltavou. Nejspornějším případem při této regionalizaci byla obec Chrást'any, která přestože vykazovala hlavní proud vyjíždějících do jádra největšího vymezeného mikroregionu okresu, byla nakonec přiřazena k mikroregionu Týn nad Vltavou. Důvodem bylo vytvoření celistvého regionu. I v případě školské dojížděky vyjíždí nejvíce osob z Týna nad Vltavou do Českých Budějovic.

Pro vznik mikroregionu Dubné bylo nutné udělat menší metodologický ústupek. Jak již bylo zmíněno, do obce směřovaly hlavní toky vyjíždějících ze tří sousedních obcí. Ze čtvrté obce, kterou je obec Kvítkovice, směřuje dominantní proud vyjíždějících jak do Dubného, tak do Českých Budějovic. K přiřazení obce k Dubnému a k následnému vytvoření mikroregionu dopomohl fakt, že celkový počet dojíždějících ze spádujících obcí do Dubného je v porovnání s jinými vzniklými mikroregiony v okrese Jindřichův Hradec (viz dále) nezanedbatelný. Obec Dubné tedy skutečně tvoří středisko dojížděky do škol pro okolní obce. Ze samotného střediska mikroregionu vyjíždí nejvíce osob do škol do krajského města.

Srovnání administrativních hranic a hranic vzniklých dojížděkových mikroregionů na základě dojížděky do škol je obdobné jako u dojížděky za prací. Nově vzniklý mikroregion Dubné se nachází v západní části SO ORP České Budějovice. Výraznější vliv mikroregionu České Budějovice nalezneme také v SO ORP Týn nad Vltavou, kde k Českým Budějovicím integruje o jednu obec více, že je tomu u dojížděky za prací.

Mapa č. 9: Regionalizace okresu České Budějovice v roce 2011 na základě dojížd'ky do škol



Zdroj: SLDB 2011, zpracování: autor

6.2.3 Regionalizace okresu České Budějovice na základě celkové dojížděky

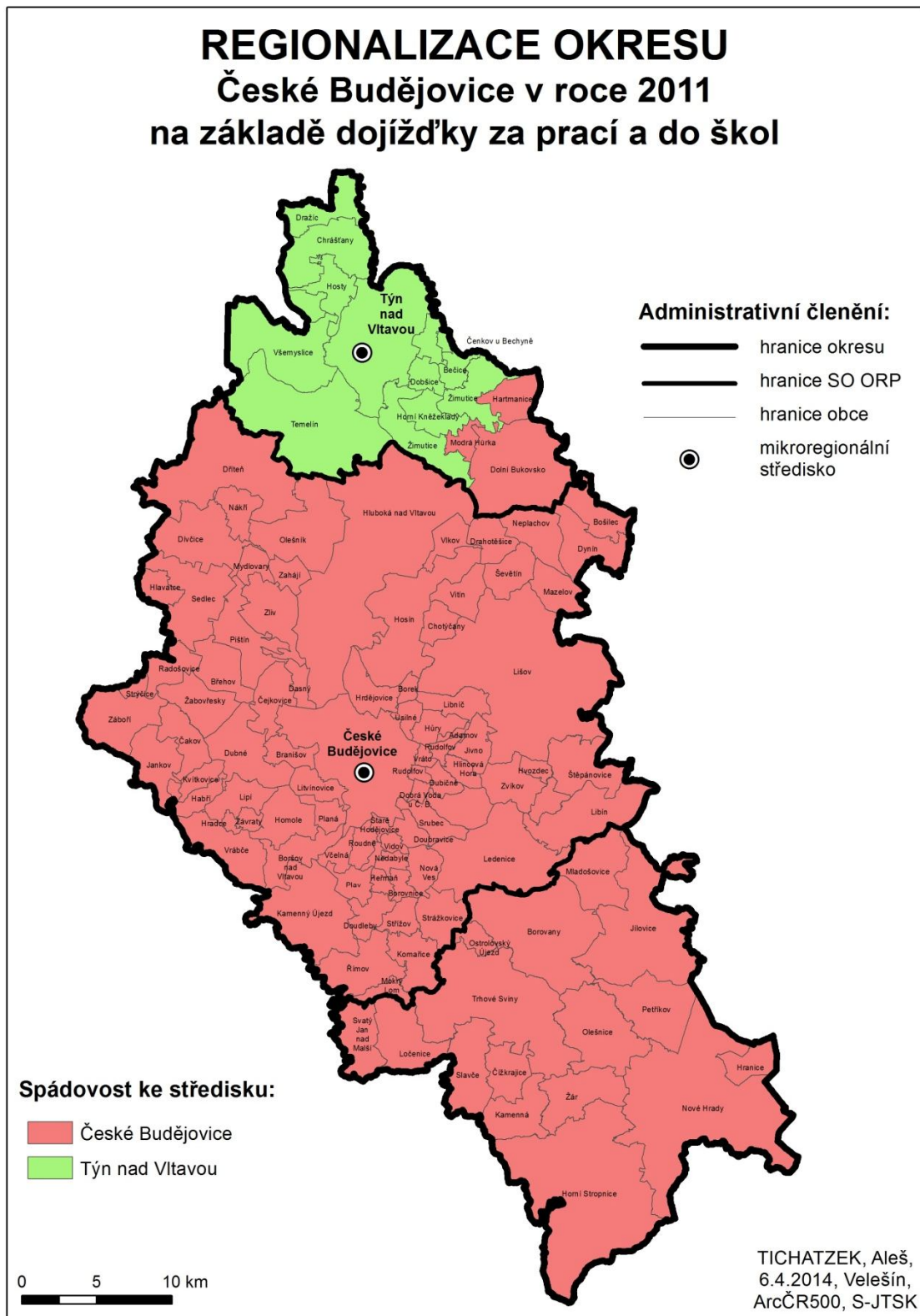
Celková dojížděka za práci a škol do značné míry kopíruje samotnou dojížděku do zaměstnání. Hampl (2005) uvádí, že objem pracovní dojížděky je téměř trojnásobný. Výsledky analýzy tato slova potvrzují. V českobudějovickém okresu vznikly tedy dva dojížděkové mikroregiony, České Budějovice a Týn nad Vltavou. Spádující obce k jednotlivým centrům dojížděky jsou shodné s pracovní dojížděkou. Mikroregion Českých Budějovic je tedy tvořen 98 obcemi a mikroregion Týn nad Vltavou je tvořen 11 obcemi. Výsledky byly ve většině případů jednoznačné.

Pouze v mikroregionu České Budějovice nastaly případy, kdy dominantní proudy vyjíždějících směřovaly do jiné obce. Tato situace však nastala pouze u tří případů. Prvním z nich je obec Hartmanice, kde vyjíždělo 16 osob do Dolního Bukovska. Dále z obce Hranice vyjíždělo 9 osob do Nových Hradů. Posledním případem je obec Bošilec. Zde vyjíždělo 15 osob do Dynína. Ve všech případech byl však rozdíl mezi vyjíždějícími do potenciálního střediska a do Českých Budějovic minimální. Z Českých Budějovic vyjíždí v rámci okresu nejvíce osob stejně jako u pracovní dojížděky do Temelína (288 osob). Celkově opět nejvíce osob vyjíždí do Prahy. Počet vyjíždějících do hlavního města České republiky v rámci celkové dojížděky je 1099 osob.

V případě mikroregionu Týn nad Vltavou směřovaly všechny hlavní proudy vyjíždějících právě do určeného střediska. Nemusel zde být řešen žádný sporný případ. Celkově nejvíce osob vyjíždí z Týna nad Vltavou do Českých Budějovic. Konkrétně se jedná o 485 vyjíždějících osob.

Srovnání administrativních hranic vzniklých dojížděkových mikroregionů s nižšími územními jednotkami okresu je totožné, jako u dojížděky za práci. I v tomto případě se tedy projevuje značný vliv krajského města, které k sobě z hlediska celkové dojížděky integruje většinu obcí okresu.

Mapa č. 10: Regionalizace okresu České Budějovice v roce 2011 na základě celkové dojížděky



Zdroj: SLDB 2011, zpracování: autor

6.3 Regionalizace okresu Český Krumlov

6.3.1 Regionalizace okresu Český Krumlov na základě dojížd'ky za prací

Analýzou dojížd'ky do zaměstnání byly v okresu Český Krumlov vymezeny tři mikroregiony. Na rozdíl od okresu České Budějovice zde nezastává tak silnou roli okresní město. Přestože je mikroregion Český Krumlov co do počtu spadujících obcí největší, druhý v pořadí mikroregion Kaplice o moc nezaostává. Mikroregion Český Krumlov je složen z 24 obcí. Následuje mikroregion Kaplice, který je tvořen 16 obcemi a nejmenším mikroregionem je Vyšší Brod, který je složen z 6 obcí.

Vliv na dojížd'ku v rámci okresu má jistě i fakt, že obě hlavní střediska okresu leží na silnici I. třídy a sbíhá se od nich většina silnic II. třídy. Českým Krumlovem navíc vede železniční trať. Vyšší Brod plní svou roli, jakožto pracovní středisko v pohraniční části okresu, kde není dopravní infrastruktura na příliš dobré úrovni. Výhodou zde je přítomnost železnice vedoucí z Lipna nad Vltavou, přes Vyšší Brod do Rybníka, kde se napojuje na mezinárodní trať z Českých Budějovic do Dolního Dvořiště.

Značný vliv na dojížd'ku za prací má i zde krajské město České Budějovice, které se nachází v sousedním okresu. Dohromady 15 obcí vykazovalo svůj dominantní proud vyjíždějících právě do Českých Budějovic. To je z celkového počtu obcí přibližně jedna třetina. Jednalo se především o obce ležící na hranicích českobudějovického a českokrumlovského okresu. V jihozápadní části okresu se vyskytly obce, z kterých nejvíce obyvatel vyjíždělo za hranice státu do sousedního Rakouska.

Dojížd'kový mikroregion Český Krumlov k sobě integruje nejvíce obcí v českokrumlovském okresu. Celkový počet obcí, z kterých nejvíce osob vyjíždí do České Krumlova, je 15. Ze zbylých obcí, které tvoří tento mikroregion, směřuje hlavní proud vyjíždějících do jiné obce. Stejně jako v ostatních mikroregionech okresu lze tyto případy rozdělit do dvou kategorií. V prvním případě obec integruje k jiné obci okresu, ve druhém případě obec integruje do obce za hranice okresu. Vyskytují se však i případy, kdy obec integruje za hranice okresu a v rámci okresu by měla spadat k obci, která netvoří mikroregion.

Přibližně jedna třetina obcí dojížd'kového mikroregionu Český Krumlov tedy vykazovala dominantní proud vyjíždějících do jiné obce. Příklad, kdy hlavní tok

vyjíždějících směřoval do jiné obce v rámci okresu, nastal pouze jedinkrát, kdy obec Černá v Pošumaví integrovala k Horní Plané. V dalších dvou případech obec spadovala v rámci okresu k potenciálnímu středisku, avšak dominantní proud vyjíždějících směřoval za hranice okresu. Městys Frymburk integroval v rámci okresu k Lipnu nad Vltavou, dominantní proud vyjíždějících však směřoval do Rakouska. Ve všech výše zmíněných případech byl rozdíl v počtu vyjíždějících osob zanedbatelný. U obce Nová Ves, která v rámci okresu integrovala k potenciálnímu středisku Brloh, ale nejvíce osob vyjíždělo do Českých Budějovic, byl rozdíl u vyjíždějících do Českých Budějovic a do Českého Krumlova značný. Do Českých Budějovic směřovalo jednou tolik osob za prací. Nejvíce případů tedy nastalo u obcí, z kterých hlavní proud vyjíždějících směřoval do Českých Budějovic. Tato situace se vyskytla v případě obcí Brloh, Dolní Třebonín, Holubov, Chlumeč a Křemže. Rozdíly v počtu vyjíždějících osob zde byly výrazné, především pak u městysu Křemže, kde do Českého Krumlova vyjíždělo 99 osob a do Českých Budějovic 254 osob. Z Českého Krumlova pak vyjíždělo v rámci okresu nejvíce osob do Větrní, avšak celkově nejvíce osob vyjíždělo do Českých Budějovic.

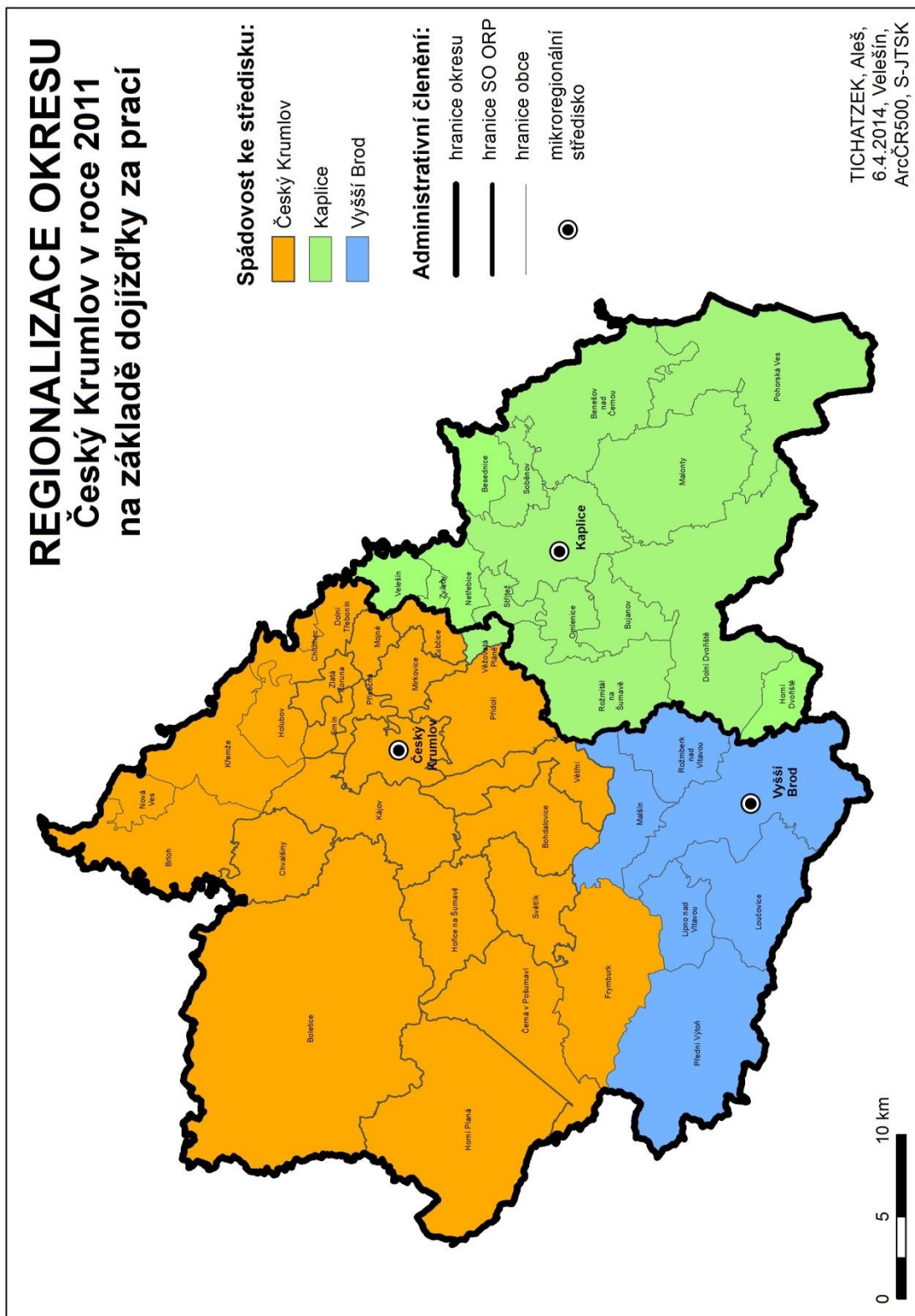
Z hlediska obcí, které vykazovaly dominantní proudy vyjíždějících mimo jejich dojížděkový region, je na tom mikroregion Kaplice obdobně, jako předcházející mikroregion Český Krumlov. Přesně z jedné třetiny obcí směřovalo nejvíce osob do jiného potenciálního střediska. Pouze obec Zvíkov však v rámci okresu vykazovala hlavní proud vyjíždějících do jiné obce okresu, a to do Velešína. Avšak hlavní proud směřoval mimo okres do Českých Budějovic. Ze zbylých čtyř obcí vyjíždělo nejvíce osob také do Českých Budějovic. U obcí Besednice, Horní Dvořiště a Netřebice byl rozdíl v počtu vyjíždějících nepatrný. Pouze z města Velešín vyjíždělo více jak čtyřikrát tolik osob do Českých Budějovic (391 osob), nežli do Kaplice (92 osob). Takto velký rozdíl je zapříčiněn především polohou města Velešín, které se nachází na hranice obou okresů a rozdíl ve vzdálenosti do obou měst není velký. Navíc leží na mezinárodní silnici E55, která vede přes Kaplici a přes České Budějovice. I tento fakt zajišťuje kvalitní dopravní obslužnost města a dobré napojení na krajské město. Z Kaplice směřoval v rámci okresu dominantní proud vyjíždějících do Českého Krumlova, celkově pak do Českých Budějovic.

Pro vznik mikroregionu Vyšší Brod bylo opět nutné udělat menší ústupek. Hlavní proudy vyjíždějících, směřující pouze do Vyššího Brodu, byly pouze tři. Ze dvou obcí pak vyjížděl stejný počet osob jak do Vyššího Brodu, tak do Českého

Krumlova. Tyto případy však byly ještě komplikované tím, že dominantní proudy vyjíždějících nesměřovaly do těchto středisek. V případě obce Lipno nad Vltavou vyjíždělo 8 osob do Českého Krumlova, do Vyššího Brodu a do Českých Budějovic. Nejvíce osob pak vyjíždělo do Rakouska, a to konkrétně 16 osob. Z Přední Výtoně směřovalo nejvíce osob za prací do sousedních Loučovic, a poté shodně do Vyššího Brodu a do Českého Krumlova. Tyto dvě obce byly nakonec přiřazeny k Vyššímu Brodu vzhledem k poloze vůči oběma střediskům. Tím mohl vzniknout mikroregion se střediskem dojížděky ve Vyšším Brodě, kde se nachází relativně velké množství pracovním příležitostí především v sektoru služeb.

Při srovnání administrativních hranic okresu s dojížděkovými mikroregiony lze vyzorovat téměř dokonalé vymezení nižších územních jednotek okresu. Srovnání vymezených mikroregionů s SO ORP, až na obec Věžovatá Pláně, přesně kopíruje hranici jediných dvou vymezených správních obvodů ORP. Mikroregion Kaplice tedy tvoří celý SO ORP Kaplice s přesahem jedné obce do SO ORP Český Krumlov. Porovnání s nižšími územními jednotkami SO obcí s POÚ, které jsou na území SO ORP Český Krumlov tři a jeden z nich (Horní Pláná) je tvořen pouze třemi obcemi, také dokonale kopíruje administrativní hranice. Mikroregion Vyšší Brod je tvořen všemi obcemi z SO obcí s POÚ Vyšší Brod. Mikroregion Český Krumlov pak k sobě integruje všechny obce z SO obcí s POÚ Český Krumlov a všechny obce ze zbylých dvou SO obcí s POÚ.

Mapa č. 11: Regionalizace okresu Český Krumlov v roce 2011 na základě dojížděky za prací



Zdroj: SLDB 2011, zpracování: autor

6.3.2 Regionalizace okresu Český Krumlov na základě dojížděky do škol

Pouze dva dojížděkové mikroregiony v okresu Český Krumlov byly vymezeny na základě dojížděky do škol. Na rozdíl od dojížděky za prací si v tomto případě město Vyšší Brod neudrželo své postavení střediska mikroregionu. Větším ze dvou vymezených mikroregionů je Český Krumlov, který je složen dohromady z 29 obcí. Mikroregion Kaplice se skládá ze 17 obcí. I v tomto případě je však dojížděka značně ovlivněna krajským městem České Budějovice, kdy z velkého množství obcí vyjíždí nejvíce osob do škol právě do Českých Budějovic.

Celkově ze 13 obcí mikroregionu Český Krumlov vyjíždí nejvíce osob do Českých Budějovic. Z jedné pak do obce Kamenný Újezd. To znamená, že celá polovina obcí tvořící tento mikroregion vykazuje dominantní proudy vyjíždějících mimo okres. Tento fakt je ovlivněn především nedostatečnou nabídkou oborů středních škol. V Českém Krumlově se ve školním roce 2010/2011 nacházel pouze jeden obor gymnázia, dva obory středních odborných škol a jeden obor středního odborného učiliště. Z hlediska počtu obsluhovaných obcí mikroregionu je tento počet zcela nevyhovující a mnoho osob je nuceno vyjíždět do škol za hranice okresu.

Rozdíly v počtu vyjíždějících do Českého Krumlova a do Českých Budějovic jsou v mnoha případech značné. Pouze u obcí Černá v Pošumaví, Holubov, Přisečná a Zubčice je tento rozdíl minimální. Přibližně jednou tolik vyjíždějících osob do Českých Budějovic vykazovaly obce Dolní Třebonín, Horní Planá a Lipno nad Vltavou. Třetí skupinou jsou obce, kde byl rozdíl v počtu vyjíždějících do Českých Budějovic a do Českého Krumlova trojnásobný a vyšší. Jedná se o obce Brloh, Frymburk, Křemže, Loučovice a Vyšší Brod. Tato situace nastala i v případě obce Nová Ves, avšak zde vyjíždělo 18 osob do Českých Budějovic a do potenciálního střediska českokrumlovského okresu, kterým byl Brloh. Do Českého Krumlova vyjížděly pouze 2 osoby. Z obce Chlumeč směřoval hlavní proud vyjíždějících do již zmíněného Kamenného Újezdu. Z Českého Krumlova vyjíždělo nejvíce osob v rámci okresu do Velešína (22 osob), celkově pak vyjíždělo 233 osob do Českých Budějovic.

V několika případech nastala situace, kdy nejvíce osob vyjíždělo do některého z potenciálních středisek okresu. V mikroregionu Český Krumlov nastala tato situace v pěti případech, včetně již zmíněné obce Nová Ves. Rozdíly v počtu vyjíždějících do potenciálních středisek a do Českého Krumlova zde byly relativně velké. V případě nejmenšího města v České republice, kterým je Rožmberk nad Vltavou, byl počet

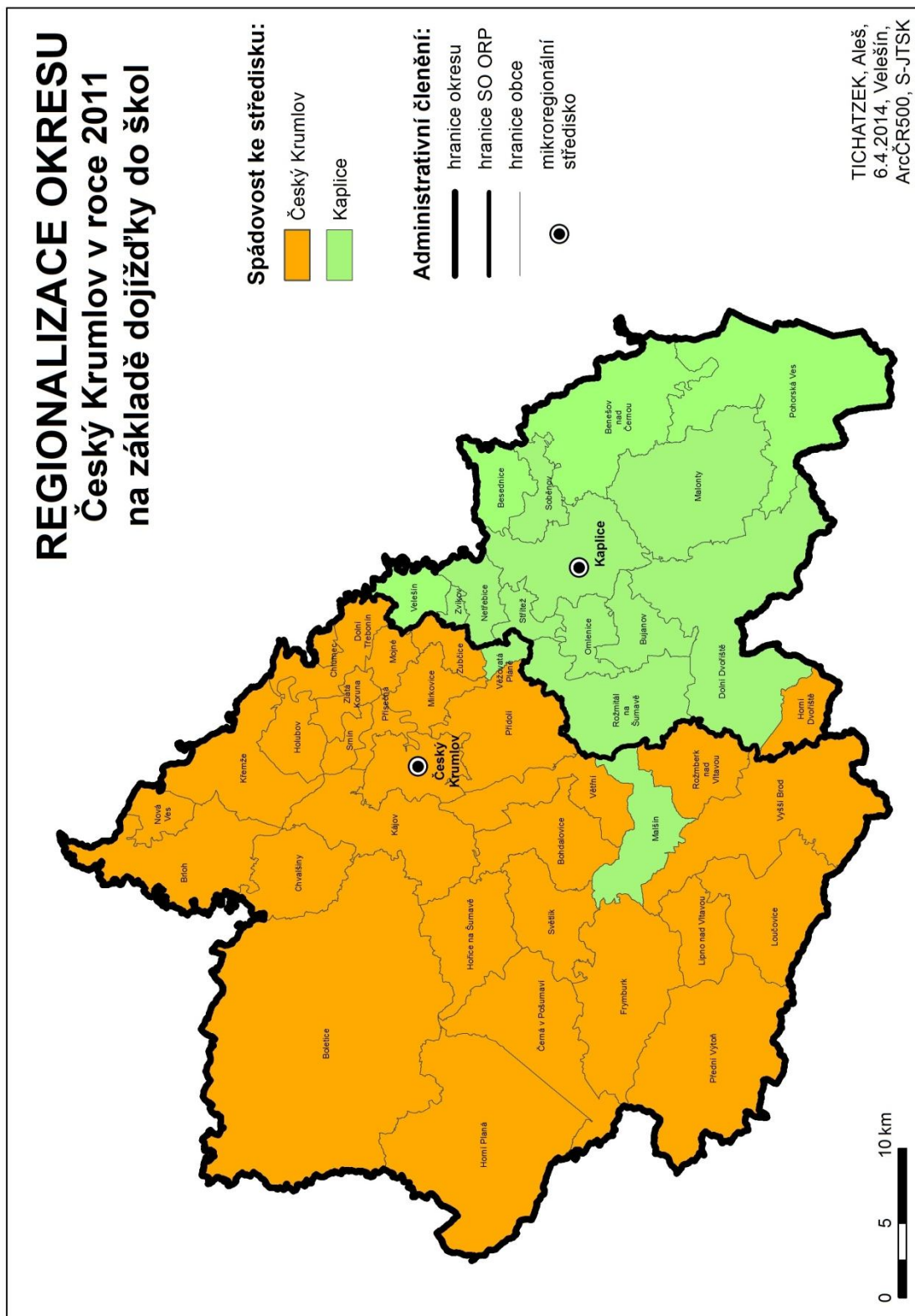
vyjíždějících osob do Vyššího Brodu 22 a do Českého Krumlova pouze 4. Přibližně jednou tolik obyvatel, nežli do Českého Krumlova, vyjíždělo z Mojného do Velešína a ze Světlíku do Frymburku. Z obce Loučovice vyjíždělo 5 osob do Vyššího Brodu a jednalo se o jediný proud vyjíždějících. Na základě vytvoření jednotného regionu byla obec přiřazena k mikroregionu Český Krumlov. Ve většině případů se jednalo o vyjížděku do základních škol, protože mimo vymezená střediska se pouze ve Velešíně nacházejí obory středních škol v rámci českokrumlovského okresu.

V mikroregionu Kaplice se vyskytlo podstatně méně případů, kdy obec spádovala ke krajskému městu. Tento případ nastal pouze ve třech případech. Z Benešova nad Černou vyjíždělo do Českých Budějovic přibližně o třetinu více obyvatel, nežli do Kaplice. Z Besednic vyjíždělo téměř třikrát tolik osob do krajského města. Největší rozdíl nastal v případě města Velešín, z kterého vyjíždělo 140 osob do Českých Budějovic a pouze 31 osob do Kaplice. Stejně jako u dojížděky za prací, tak i dojížděka do škol je v tomto případě částečně ovlivněna dobrou dopravní obslužností města. Hlavní faktor je však stejný pro celý okres, a to nedostatečný počet středních škol v obcích českokrumlovského okresu.

V rámci obcí, z kterých směřoval hlavní proud vyjíždějících do potenciálních středisek, nastal jeden případ, kdy nevyjížděla ani jedna osoba do později určeného střediska. Tato situace byla u obce Pohorská Ves, z které vyjíždělo nejvíce osob do Benešova nad Černou. Obec byla nakonec přiřazena k mikroregionu Kaplice na základě vytvoření jednotného regionu. Z obce Zvíkov vyjíždělo nejvíce osob do Velešína, avšak rozdíl v počtu vyjíždějících byl zanedbatelný. Poslední případ byla obec Malšín. Z té nejvíce osob vyjíždělo do Vyššího Brodu, další proud by shodný a směřoval do Kaplice a do Velešína. Obec byla tedy přiřazena ke Kaplici.

Porovnání administrativních hranic s hranicemi mikroregionů má v tomto případě smysl pouze v rámci SO ORP. Z hlediska dojížděky do škol vznikly v okrese dva mikroregiony shodné s SO ORP okresu. Přesah obcí ze svého SO ORP do druhého nastal pouze ve třech případech. Obce Věžovatá Pláně a Malšín zasahovaly z mikroregionu Kaplice do SO ORP Český Krumlov a obec Horní Dvořiště zasahovala z mikroregionu Český Krumlov do SO ORP Kaplice. Z tohoto pohledu je vymezení SO ORP v porovnání s dojížděkovými mikroregiony v celku správné a odpovídající.

Mapa č. 12: Regionalizace okresu Český Krumlov v roce 2011 na základě dojížd'ky do škol



Zdroj: SLDB 2011, zpracování: autor

6.3.3 Regionalizace okresu Český Krumlov na základě celkové dojížděky

Celková dojížděka za prací a do škol v okrese Český Krumlov je stejně jako v případě okresu České Budějovice značně ovlivněna dojížděkou za prací. I v tomto případě je tedy potvrzeno, že objem pracovní dojížděky je podstatně vyšší. Na území okresu Český Krumlov tedy vznikly u tohoto druhu dojížděky tři mikroregiony. Největším, co do počtu obcí, je mikroregion Český Krumlov, který je na rozdíl od pracovní dojížděky složen z 25 obcí (to je o jednu obec více, nežli u pracovní dojížděky), následuje mikroregion Kaplice, u kterého je počet obcí totožný s pracovní dojížděkou (16 obcí) a posledním mikroregionem je Vyšší Brod, který je složen z 5 obcí. I v tomto případě je dojížděka značně ovlivněna krajským městem, do kterého vyjíždí nejvíce osob ze 13 obcí okresu.

Pouze u jedné obce z okresu se u celkové dojížděky projevil vliv školské dojížděky. Tato situace nastala u obce Lipno nad Vltavou. Zde je to především ovlivněno celkově nízkým počtem vyjíždějících osob a dále relativně velkým počtem osob vyjíždějících za prací do Rakouska. Lipno nad Vltavou tedy z hlediska celkové dojížděky spadáje k mikroregionu Český Krumlov. Celkově však nejvíce osob vyjíždí do Českých Budějovic.

Vliv krajského města se opět nejvíce projevuje v mikroregionu Český Krumlov. Celkově 9 obcí mikroregionu z 25 vykazuje hlavní proud vyjíždějících do Českých Budějovic. Kromě již zmíněného Lipna nad Vltavou se jednalo o obce Brloh, Dolní Třebonín, Frymburk, Holubov, Chlumeč, Křemže a Zubčice. Z Nové Vsi vyjíždělo nejvíce osob v rámci okresu do Brlohu. Nejvíce osob však opět směřovalo do Českých Budějovic. Ze Světlíku pak vyjížděl stejný počet osob jak do Českého Krumlova, tak do Frymbukru. Český Krumlov vykazoval v rámci okresu dominantní proud vyjíždějících do Větrní, celkově pak do Českých Budějovic.

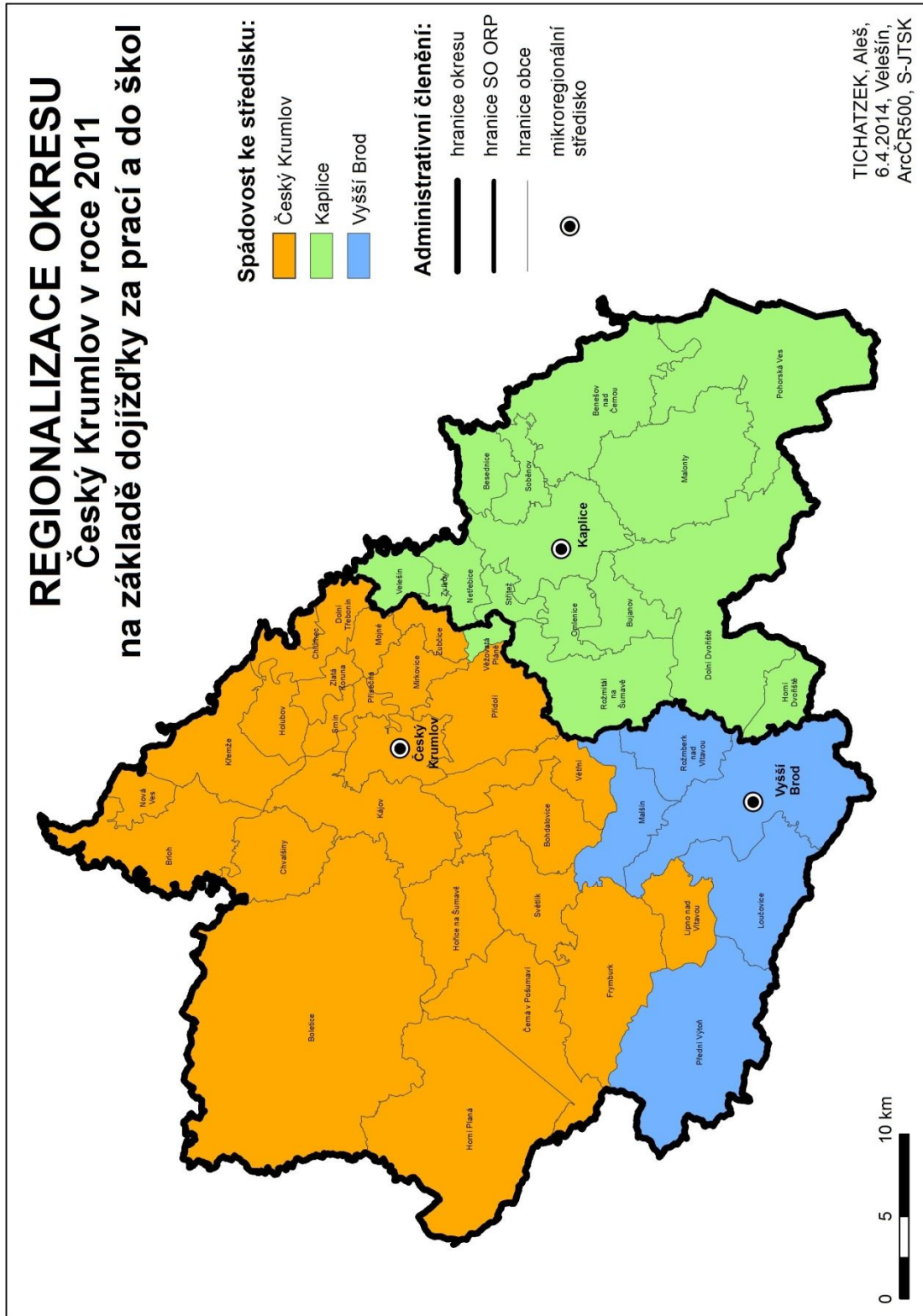
Situace v mikroregionu Kaplice je celkem jednoznačná. Pouze ze dvou obcí vyjíždí nejvíce osob do Českých Budějovic. Jedná se o obce Besednice a Zubčice. Ze Zvíkova směřuje nejvíce osob za prací a do škol do sousedního města Velešín. Zbylé obce už vykazují hlavní proudy vyjíždějících do Kaplice. Z Kaplice vyjíždí nejvíce osob do krajského města České Budějovice.

Obce spadající k mikroregionu Vyšší Brod jsou v této formě dojížděky pouze čtyři. Z toho pouze dvě obce vykazují dominantní proud vyjíždějících právě do Vyššího Brodu. Z obce Loučovice vyjíždí nejvíce osob do Českých Budějovic. Právě do

Loučovic směřuje v rámci okresu nejvíce osob z obce Přední Výtoň. Nejvíce osob pak vyjíždí z Přední Výtoně také do Českých Budějovic. Z Vyššího Brodu nejvíce osob vyjíždí do Rakouska. V rámci okresu vyjíždí nejvíce osob z Vyššího Brodu do Českého Krumlova. Jedná se přibližně o polovinu méně osob, než vyjíždí do Rakouska.

Porovnání administrativních hranic je tedy téměř shodné jako u pracovní dojížděky. Jediný rozdíl nastává u obce Lipno nad Vltavou, která v této formě dojížděky spadáje k Českému Krumlovu. Tím mikroregion Český Krumlov zasahuje do SO obcí s POÚ Vyšší Brod. Hranice SO ORP jsou tedy opět z hlediska dojížděkových mikroregionů téměř ideálně stanoveny.

Mapa č. 13: Regionalizace okresu Český Krumlov v roce 2011 na základě celkové dojížděky



Zdroj: SLDB 2011, zpracování: autor

6.4 Regionalizace okresu Jindřichův Hradec

6.4.1 Regionalizace okresu Jindřichův Hradec na základě dojížd'ky za prací

Analýzou dojížd'ky za prací v okrese Jindřichův Hradec bylo vytvořeno sedm dojížd'kových mikroregionů. Tento počet je ze všech tří sledovaných okresů největší. Dominantním střediskem okresu je okresní město Jindřichův Hradec. Dojížd'kový mikroregion Jindřichův Hradec je tvořen celkem 44 obcemi, což je více než dvakrát tolik obcí, nežli v druhém největším mikroregionu, kterým jsou Dačice. Mikroregion Dačice je tvořen 19 obcemi. Dále následují mikroregion Třeboň tvořený 15 obcemi a mikroregion Suchdol nad Lužnicí, který je složen z 10 obcí. Charakteristické pro okres Jindřichův Hradec jsou mikroregiony složené téměř z minimálního počtu spadujících obcí. U pracovní dojížd'ky se jedná o mikroregiony Studená, Kardašova Řečice a Deštná, které jsou složeny shodně z 6 obcí.

Významným faktorem ovlivňujícím dojížd'ku za prací v okrese Jindřichův Hradec je mimo nabídky pracovních příležitostí také velikost území. Z hlediska rozlohy je tento okres největší z celého Jihočeského kraje. I z tohoto důvodu vznikají menší pracovní mikroregiony v periferních oblastech jindřichohradeckého okresu. Specifickým mikroregionem je Deštná, kde jsou vazby okolních obcí na toto středisko dány procesem dezintegrace obcí, který nastal v 90. letech.

Největším pracovním mikroregionem v daném okrese je tedy Jindřichův Hradec, který je tvořen téměř polovinou obcí okresu. To je zapříčiněno především velkou nabídkou pracovních míst a polohou města. Okresní město také křižují dva ze tří hlavních tahů okresu a nachází se zde důležitý železniční uzel. Téměř všechny obce vykazují hlavní proud vyjíždějících přímo do Jindřichova Hradce. Jen ve třech případech je tomu jinak. Pouze z obce Bořetín směřuje nejvíce osob za prací do Strmilova, které však není pracovním střediskem. Na základě dalšího proudu vyjížd'ky byla obec přiřazena k Jindřichovu Hradci. Dále pak z obcí Vlčetinec a Žďár vyjíždí nejvíce osob mimo jindřichohradecký okres a to konkrétně do Kamenice nad Lipou. Jedná se o obce ležící v severní části okresu v těsné blízkosti Kamenice nad Lipou. I přesto jsou však rozdíly v počtu vyjíždějících do Kamenice nad Lipou a do Jindřichova Hradce zanedbatelné. Ze střediska Jindřichův Hradec celkově vyjíždí nejvíce osob za prací do Prahy, v rámci okresu pak do Třeboně.

Druhým největším dojížděkovým mikroregionem jsou Dačice. Tento region je tvořen východním cípem jindřichohradeckého okresu. Většina obcí spadujících ke středisku Dačice vykazuje dominantní proud vyjíždějících přímo do tohoto centra. Pouze ve dvou případech směřoval hlavní proud mimo středisko a v jednom případě směřoval do více obcí. Z obce Dešná vyjíždělo nejvíce osob do města Jemnice (26 osob), které se nachází v třebešském okresu. Dešná se nachází na jihovýchodní hranici okresu a na Jemnici je napojena silnicí druhé třídy. Vzdálenost mezi Dešnou a Jemnicí je pouze necelých 9 km, zatímco do Dačic je to z Dešné jednou tolik. V rámci okresu však nejvíce osob vyjíždí do Dačic (16 osob). Druhým případem je obec Písečné, odkud vyjíždí o jednu osobu více do Slavonic, nežli do Dačic. Z obce Županovice vyjíždí vždy pouze jedna osoba v rámci okresu do Dačic, Slavonic, Starého Hobzí a mimo okres do Jemnice, Moravských Budějovic, Prahy a Telče. Z Dačic směřuje nejvíce osob za prací do Prahy a v rámci okresu do Jindřichova Hradce.

Dojížděkový mikroregion Třeboň se nachází v západní části okresu a svou velikostí se řadí na třetí pozici. Dvě třetiny obcí vykazují dominantní proudy vyjíždějících přímo do jádra mikroregionu. U tohoto mikroregionu se nejvíce projevuje vliv krajského města České Budějovice. Ve třech případech směřuje nejvíce osob za prací právě do Českých Budějovic. Jedny z faktorů, způsobující tento jev, jsou krátká vzdálenost krajského města od mikroregionu Třeboň a výskyt silnice první třídy. U obce Záblatí je rozdíl ve vyjíždějících do krajského města a do střediska mikroregionu dvojnásobný. Z obce Smržov vyjíždí stejný počet do Třeboně a do Českých Budějovic. Z obce Frahelž pak směřuje nejvíce osob do Českých Budějovic a do Veselí nad Lužnicí. Přibližně polovina osob pak vyjíždí do Třeboně. Z obce Ponědražka vyjíždí jedna osoba do Třeboně a jedna do Prahy. Z Třeboně pak vyjíždí většina obyvatel do Českých Budějovic. V rámci okresu směřuje stejný počet osob do dalších dvou středisek okresu, a to do Jindřichova Hradce a do Suchdola nad Lužnicí.

Právě Suchdol nad Lužnicí je čtvrtým největším dojížděkovým mikroregionem okresu a posledním, který vznikl na základě většího počtu spadujících obcí. V tomto mikroregionu se nachází jedno poměrně silné potenciální středisko, kterým jsou České Velenice. Přestože do Českých Velenic směřují pouze dva hlavní proudy vyjíždějících, zajímavý je spíše počet osob dojíždějících právě do tohoto města. Z obce Nová Ves nad Lužnicí směřuje 44 osob do sousedních Českých Velenic a pouze 8 osob do Suchdola nad Lužnicí. Z obce Dvory nad Lužnicí pak vyjíždí 18 osob do Českých Velenic a 10 do Suchdola nad Lužnicí. Především v prvním případě se tedy jedná o velmi silný proud

vyjíždějících. České Velenice však nesplnily podmínky pro vznik mikroregionu, tudíž obce spadají do mikroregionu Suchdol nad Lužnicí. Problematickou obcí byl Staňkov, z kterého nejvíce osob vyjíždělo do obce Hamr. Druhý nejsilnější proud směřoval do mikroregionálního střediska Třeboň. Avšak kvůli zachování celistvosti regionu byla obec přiřazena až na základě třetího nejsilnějšího toku k mikroregionu Suchdol nad Lužnicí. Ze Suchdola nad Lužnicí nejvíce osob vyjíždělo do sousedního mikroregionálního střediska Třeboň.

Dojížděkový mikroregion Studená je jedním ze tří mikroregionů tvořených pouze 6 obcemi. Všechny obce spadující ke středisku Studená vykazují nejsilnější proudy vyjíždějících právě do tohoto centra. Všechny obce pak leží v těsné blízkosti centra a tvoří jednotný region. Významným podnikem nacházejícím se v tomto středisku dojížděky je Krahulík – Masozávod Krahulčí a.s., který má zde svou provozovnu. Tento podnik zde má dlouhou tradici a i z tohoto důvodu si Studená drží dlouhodobě postavení mezi pracovními středisky okresu. Ze samotného střediska směřuje nejvíce osob za prací do Dačic.

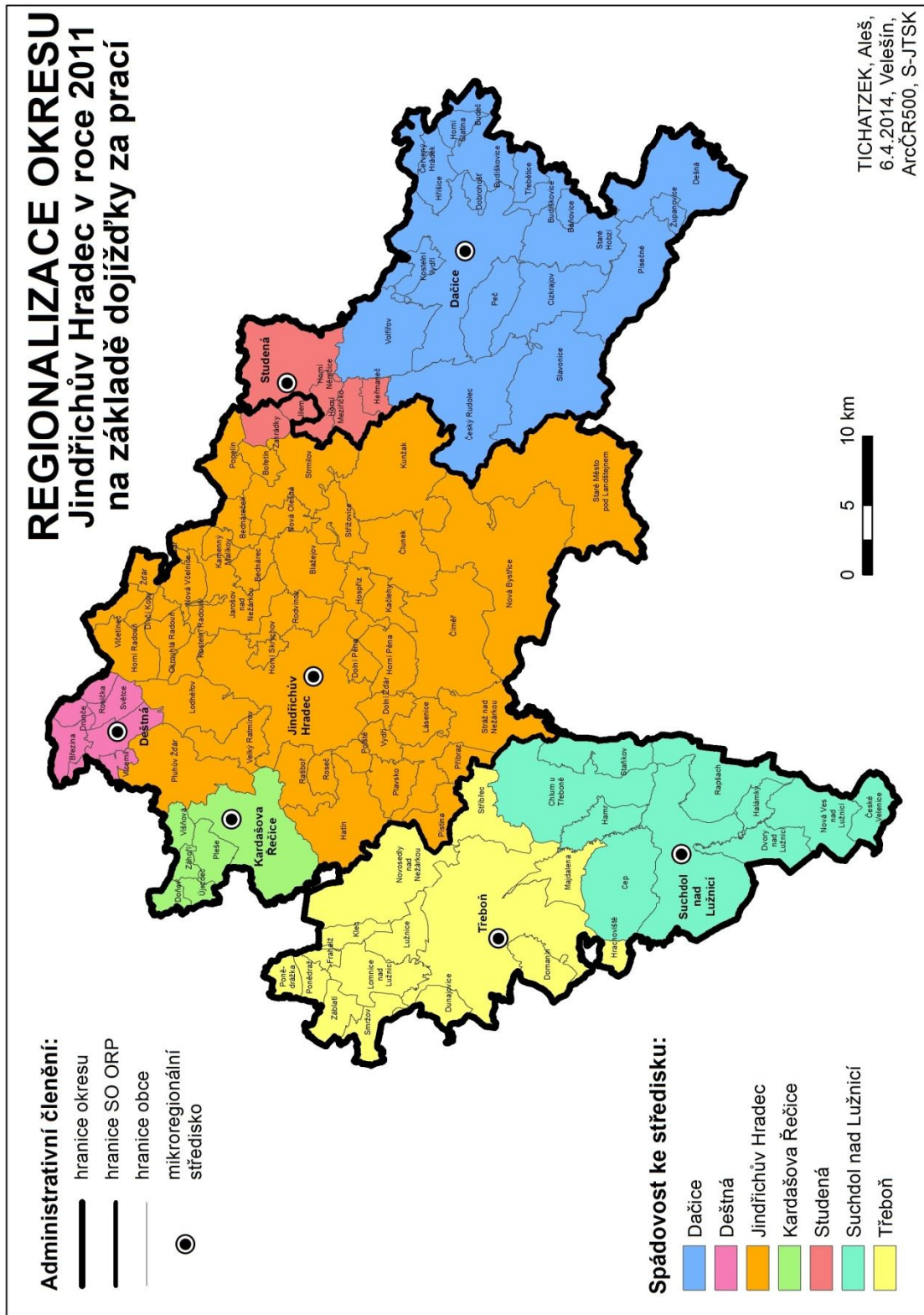
Zajímavým regionem splňujícím podmínky pro vznik dojížděkového mikroregionu je Deštná. Od města Deštná se v roce 1992 osamostatnily čtyři obce, kterými jsou Drunče, Vícemil, Světce a Rosička. I přes vznik nových samostatných obcí zůstaly vazby na město Deštná v rámci dojížděky za prací nadále zásadní. Až na obec Rosička ze všech těchto obcí nejvíce osob vyjíždělo do Deštné a i přesto, že se nejednalo o velké počty osob, právě tento fakt umožnil vznik mikroregionu kolem tohoto jádra. Navíc zde byl ještě jeden dominantní proud vyjíždějících směřující do Deštné, a to z obce Březina, ležící v severní části jindřichohradeckého okresu. Jedinou problematickou obcí byla tedy Rosička, z které dvě osoby vyjížděly do Prahy a po jedné osobě do mikroregionálních středisek okresu Jindřichův Hradec, Třeboň a Deštná. Z důvodu vazby a blízkosti k městu Deštná byla Rosička přiřazena právě k tomuto centru. Z Deštné směřuje nejvíce osob za prací do Jindřichova Hradce.

Posledním dojížděkovým mikroregionem je Kardašova Řečice. V tomto případě se jedná o region, který vznikl na základě sporných případů spadujících obcí k dvěma centrům dojížděky. Pouze do Kardašovy Řečice vyjíždělo nejvíce obyvatel z obcí Újezdec a Višňová. Z obcí Doňov, Pleše a Záhoří vyjížděl stejný počet osob jak do Kardašovy Řečice, tak do Jindřichova Hradce. Spojením Kardašovy Řečice a obce Višňová je však uzavřen severozápadní cíp okresu a obce spadující k oběma střediskům leží uvnitř mikroregionu Kardašova Řečice. Především z důvodu polohy byly tyto

sporné obce přiřazeny ke Kardašově Řečici, která očividně tvoří středisko dojížděky pro tyto okolní obce.

Srovnání administrativních hranic s hranicemi dojížděkových mikroregionů je v okrese Jindřichův Hradec z celého sledovaného území nejpestřejší. Z důvodu velké rozlohy a dobrého rozložení silných center, které k sobě integrují dostatečný počet obcí, zde vzniklo více dojížděkových mikroregionů v rámci jednotlivých SO ORP. Na území SO ORP Třeboň a SO ORP Dačice vznikly v obou případech dva dojížděkové mikroregiony a v rámci SO ORP Jindřichův Hradec dokonce tři dojížděkové mikroregiony. V rámci SO ORP jednotlivé skupiny mikroregionů, až na obce spadující ke středisku Studená, kopírují hranice jednotlivých SO ORP. Dojížděkový mikroregion Studená zasahuje obcemi Jilem a Zahrádky do SO ORP Jindřichův Hradec. Porovnání se SO obcí s POÚ má význam pouze v rámci dojížděkového mikroregionu Suchdol nad Lužnicí, který je tvořen obcemi ze správních obvodů obcí s pověřeným úřadem České Velenice a Suchdol nad Lužnicí. Dále je mikroregion tvořen čtyřmi obcemi ze SO obcí s POÚ Třeboň.

Mapa č. 14: Regionalizace okresu Jindřichův Hradec v roce 2011 na základě dojížděky za práci



Zdroj: SLDB 2011, zpracování: autor

6.4.2 Regionalizace okresu Jindřichův Hradec na základě dojížděky do škol

Na základě analýzy dojížděky do škol v okrese Jindřichův Hradec bylo vymezeno sedm mikroregionů. V porovnání s pracovní dojížděkou dvě střediska zanikla a dvě nová vznikla. Nejsilnějším mikroregionem okresu je Jindřichův Hradec, který se skládá celkově ze 43 obcí. Na tomto území se dále nachází dva silné mikroregiony Dačice (složen z 21 obcí) a Třeboň (složen ze 17 obcí). Dojížděkový mikroregion Kardašova Řečice a nově vzniklý Lomnice nad Lužnicí se skládají ze 7 obcí. Mikroregion složený z obcí integrujících ke středisku Studená je tvořen 6 obcemi. Nová Včelnice je nově vzniklým a zároveň nejmenším mikroregionem, který je složen z minimálního počtu obcí potřebných k vzniku dojížděkového mikroregionu. Suchdol nad Lužnicí a Deštná si své postavení v této formě dojížděky neudržely.

Největším dojížděkovým mikroregionem je Jindřichův Hradec, který k sobě integruje v rámci školské dojížděky o jednu obec méně, nežli u pracovní dojížděky. V Jindřichově Hradci se ve školním roce 2010/2011 nacházel jeden ze tří oborů gymnázií, šest z 11 oborů středních odborných škol a jeden z šesti oborů středních odborných učilišť. To je tedy téměř polovina všech oborů středního vzdělávání v okrese. Z hlediska základních škol se zde nachází 9 ze 41 zařízení. Především nabídka středních škol má tedy vysoký potenciál pro konání dojížděky do škol.

V několika případech však hlavní proud vyjíždějících z obcí mikroregionu Jindřichův Hradec nesměřoval do tohoto centra. To nastalo ve 13 případech, které lze rozdělit do dvou kategorií. První kategorie je složena z obcí, z kterých směřoval hlavní proud mimo okres a druhá kategorie obsahuje obce, z nichž vyjíždělo nejvíce osob do jiné obce okresu.

Do první kategorie spadá obec Drunče, z které pouze jedna osoba vyjíždí do města Vodňany ležící v okrese Strakonice. Jedná se o jediný proud vyjíždějících v rámci této obce. Obec byla na základě polohy přiřazena k mikroregionu Jindřichův Hradec. Dále z obce Rosička nejvíce osob vyjíždělo do obce Choustník ležící v okrese Tábor. Tento výsledek je zajímavý, protože v obci Choustník se nachází pouze úplná základní škola a dopravní spojení mezi Choustníkem a Rosičkou je podle databáze IDOS značně komplikované. V celkovém počtu se však jedná pouze o 4 osoby vyjíždějící do obce Choustník, tudíž důvod konání dojížděky je jistě specifický. Dvě osoby vyjíždějí do sousední obce Deštná. Tyto dva proudy jsou jedinými z obce Rosička, tudíž byla obec na základě polohy zařazena k mikroregionu Jindřichův Hradec.

Nakonec z obce Novosedly nad Nežárkou vyjíždělo nejvíce osob do Českých Budějovic. V rámci okresu však směřovalo nejvíce osob do Jindřichova Hradce.

Druhou kategorií jsou tedy obce, z kterých vyjíždělo nejvíce osob do jiných obcí okresu. Z obcí Plavsko a Příbraz směřovalo nejvíce osob do města Stráž nad Nežárkou. V obou případech byl rozdíl v počtu vyjíždějících do Jindřichova Hradce a do Stráže nad Nežárkou minimální. Dalším potenciálním střediskem byl Kunžak, do kterého vyjíždělo nejvíce osob z obcí Člunek a Střížovice. Z obce Střížovice byl rozdíl opět minimální, u obce Člunek pak dvojnásobný. Z Bořetína a Nové Olešné směřovalo nejvíce osob do Strmilova. V případě obce Bořetín vyjíždělo do Strmilova třikrát tolik osob, nežli do Jindřichova Hradce. Z Nové Olešné vyjížděl pouze jeden člověk do Strmilova a obec byla na základě polohy přiřazena k mikroregionu Jindřichův Hradec. Do Deštné, pracovního centra jindřichohradeckého okresu, směřovaly dva dominantní proudy vyjíždějících v rámci školské dojížděky mikroregionu Jindřichův Hradec a to z již zmíněné obce Rosička a z obce Vícemil. V případě obce Vícemil vyjížděly dvě osoby do Jindřichova Hradce a čtyři do Deštné. Z obce Číměř vyjíždělo 21 osob do Nové Bystřice a 12 do Jindřichova Hradce a z obce Staňkov 10 do Chlumu u Třeboně a pouze tři do Jindřichova Hradce. Z obce Bednárec směřovaly dvě osoby do Jarošova nad Nežárkou a jednalo se o jediný proud vyjíždějících. Obec byla tedy opět na základě polohy přiřazena k jindřichohradeckému mikroregionu. Z Jindřichova Hradce vyjíždí nejvíce osob do krajského města České Budějovice a v rámci okresu do dalšího dojížděkového centra Třeboň.

Druhým největším dojížděkovým regionem okresu jsou Dačice. V tomto městě se ve sledovaném období nacházely tři úplné základní školy, jeden obor gymnázia, jeden obor střední odborné školy a dva obory středních odborných učilišť. Z hlediska základních škol je poměr v počtu zařízení a počtu obyvatel shodný jako u největšího mikroregionu okresu.

Obce, z kterých směřoval hlavní proud vyjíždějících mimo okres, jsou tři. V případě obcí Dešná a Županovice vyjíždělo nejvíce osob do Lubnice ležící v okresu Znojmo. Počet vyjíždějících je však v obou případech nízký. Z obce Županovice pak v rámci okresu vyjížděla pouze jedna osoba a to do obce Dešná. Županovice byly pak v z hlediska polohy přiřazeny k mikroregionu Dačice. Z obce Dobrohošť vyjížděly dvě osoby do Dačic a stejný počet osob do Liberce. V rámci okresu vyjíždělo z obce Bánovice deset osob do Starého Hobzí a tři osoby do Dačic. Do města Slavonice dojíždělo 25 osob z Písečné a do Dačic pouze šest osob. Staré Město pod Landštejnem

vykazovalo dominantní proud vyjíždějících do Nové Bystřice (7 osob). Do Dačic pak vyjížděly pouze dvě osoby. Ze samotného střediska Dačice vyjíždělo nejvíce osob do Brna, v rámci okresu do nejsilnějšího mikroregionálního střediska do Jindřichova Hradce.

Posledním silným mikroregionem jen Třeboň, kde se nacházel v době šetření jeden obor gymnázia, tři obory středních odborných škol a dva obory středních odborných učilišť. Úplné základní školy se zde nacházely stejně jako v Dačicích tři.

Sedm z 16 obcí mikroregionu však vykazuje hlavní proudy vyjíždějících do jiných obcí. Ve většině případů se ovšem jedná o toky vyjíždějících čítající malé množství osob. Mimo okres směřují dominantní proudy vyjíždějících ze dvou obcí. V obou případech se jedná o shodný cíl vyjíždějících, kterým je krajské město České Budějovice. Z Českých Velenic vyjíždí 81 obcí právě do Českých Budějovic a v rámci okresu nejvíce osob vyjíždí do Třeboně (36 osob). V případě obce Rapšach je rozdíl v počtu vyjíždějících zanedbatelný. V rámci okresu pak směřovaly tři hlavní proudy vyjíždějících do Rapšachu, kde se nacházela jedna úplná základní škola. Vazbu na toto potenciální středisko mají tedy okolní obce, kde se základní škola nenacházela. Jedná se o obce Dvory nad Lužnicí, Halámky a Nová Ves nad Lužnicí. Počty vyjíždějících byly v těchto případech velmi nízké. Z obce Pístina směřovalo nejvíce osob do Stráže nad Nežárkou a z obce Hamr vyjíždělo nejvíce osob do Chlumu u Třeboně. V prvním případě byl počet vyjíždějících do potenciálního střediska pět a do Třeboně dva. V druhém případě vyjíždělo do Chlumu u Třeboně 14 osob a do školského střediska osm. Z Třeboně vyjíždělo téměř 200 osob do Českých Budějovic a v rámci okresu pouze 10 do Jindřichova Hradce. Tento fakt je založen především na téměř stejné vzdálenosti mezi oběma středisky a nesrovnatelné nabídce školních zařízení, kdy České Budějovice, jakožto krajské středisko, nemá v rámci kraje v tomto ohledu žádnou konkurenci.

Kardašova Řečice je první z menších mikroregionů okresu. Toto středisko vzniklo na základě okolních obcí, ve kterých se nenacházely úplné základní školy. Až na proud dojíždějících z Pluhova Žďáru se jedná o slabé proudy do 10 osob. Dominantní toky směřující přímo do Kardašovi Řečice jsou pouze tři. Zbytek obcí byl přiřazen na základě dalších okolností. Z obcí Újezdec a Doňov vyjížděl stejný počet osob jak do Kardašovi Řečice, tak do Jindřichova Hradce. Tyto obce byly přiřazeny ke Kardašově Řečici z důvodu blízkosti obcí ke Kardašově Řečici a celistvosti mikroregionu. Obec Pleše vykazovala nejsilnější proud vyjíždějících do Jindřichova

Hradce. Obec se však nacházela uvnitř mikroregionu Kardašova Řečice, tudíž ji tento mikroregion pohltil.

Dalším dojížděkovým mikroregionem je Lomnice nad Lužnicí. V centru mikroregionu se nachází pouze úplná základní škola. Dojíždka je zde tedy podobně jako v případě Kardašovi Řečice založena na absenci základních škol ve zbylých obcích mikroregionu. Hlavní proud vyjíždějících pouze do Lomnice nad Lužnicí směřoval jen ze dvou obcí. Zbylé obce vykazovaly buďto dominantní proud do jiné obce či do více potenciálních středisek. Žádný z dominantních proudů však nepřekročil počet šesti vyjíždějících osob. Z obce Záblatí vyjíždělo nejvíce osob do Českých Budějovic, v rámci okresu pak do Třeboně. Obec byla však přiřazena k mikroregionu Lomnice nad Lužnicí. Důvodem bylo opět vytvoření celistvého regionu. Z obce Smržov vyjíždělo celkově nejvíce osob také do Českých Budějovic, v rámci okresu nejvíce osob směřovalo do Lomnice nad Lužnicí. Z obcí Ponědraž a Ponědrážka směřovaly hlavní proudy vyjíždějících do Lomnice nad Lužnicí a do druhé obce. V prvním případě do Třeboně, v druhém případě do Veselí nad Lužnicí. Z Lomnice nad Lužnicí vyjíždělo nejvíce osob do Českých Budějovic a v rámci okresu o tři osoby méně do Třeboně.

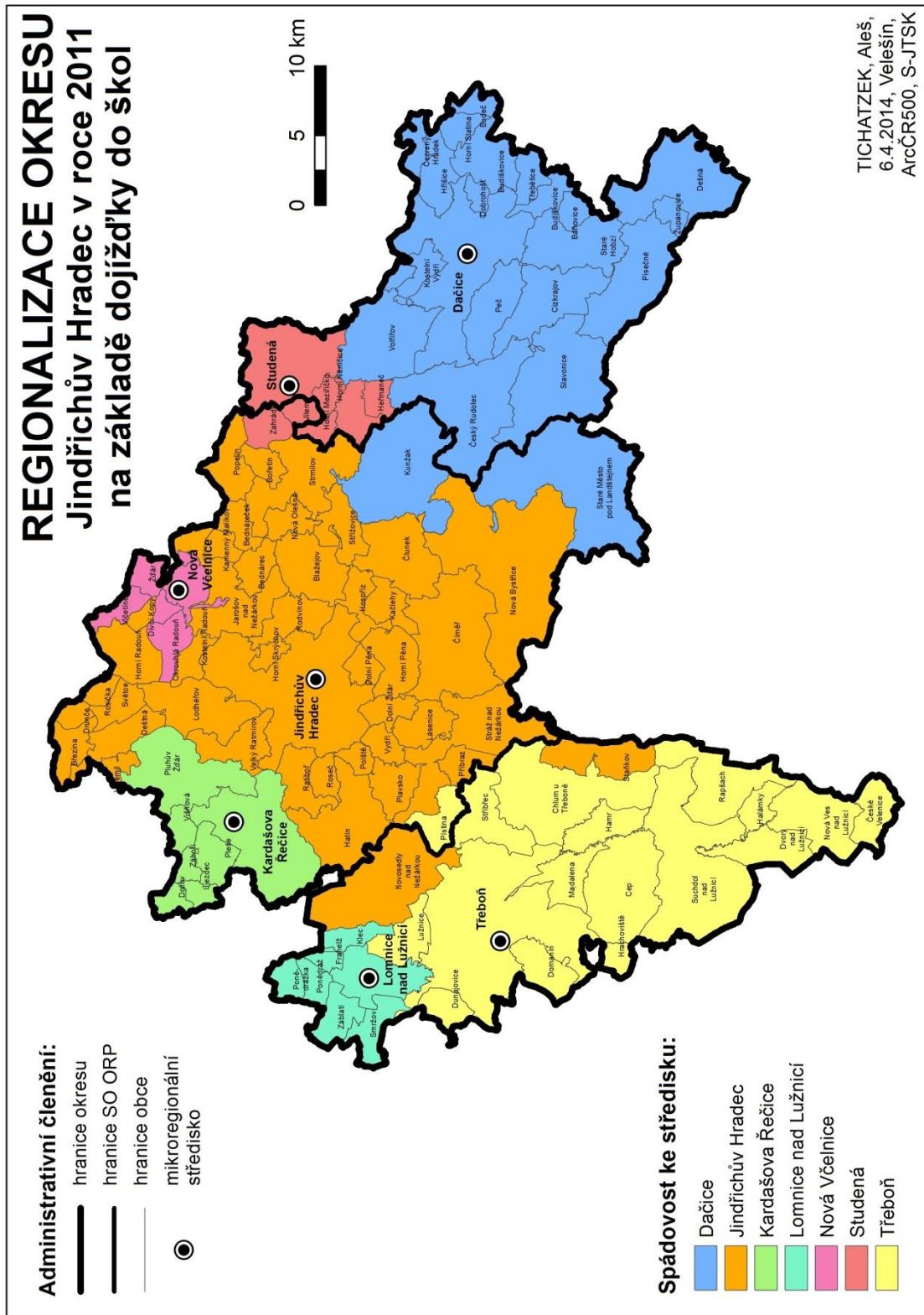
Druhým nejmenším mikroregionem okresu je Studená. Obce integrující ke středisku u školské dojíždky mikroregionu jsou shodné s pracovní dojíždkou. Z toho je patrné, že obec skutečně plní role střediska pro toto území. V obci se nachází také pouze úplná základní škola. Jedinou obcí mikroregionu, která nevykazuje dominantní proud vyjíždějících do Studené je Horní Meziříčko, odkud ve všech případech pouze jedna osoba vyjíždí v rámci okresu do Dačic a Strmilova a mimo okres do Tábora. Obec byla přiřazena k mikroregionu Studená především kvůli poloze, kdy obě obce spolu sousedí. Ze Studené vyjíždělo nejvíce osob také do Českých Budějovic a v rámci okresu do města Dačice.

Nejmenším dojížděkovým mikroregionem v jindřichohradeckém okresu je Nová Včelnice. Tento region vznikl na základě minimálního počtu spádujících obcí k vytvoření dojížděkového mikroregionu. Jednou z integrujících obcí je Žďár, který v roce 1993 vznikl oddělením od Nové Včelnice. Z obce Okrouhlá Radouň vyjížděl stejný počet osob do Nové Včelnice i do Jindřichova Hradce. Vzhledem k poloze byla obec přiřazena k bližšímu centru. Ze samotného střediska mikroregionu vyjíždělo nejvíce osob do Jindřichova Hradce.

Srovnání administrativních hranic s hranicemi dojížděkových mikroregionů na úrovni SO ORP je podobné jako v případě pracovní dojíždky. Na území jednotlivých

SO ORP vznikl stejný počet mikroregionů, avšak pouze v případě SO ORP Dačice jsou mikroregiony soustředěny kolem shodných středisek. V SO ORP Třeboň vznikl nový dojížděkový mikroregion Lomnice nad Lužnicí, který tvoří severní část správního obvodu. Do SO ORP Třeboň dále zasahují dvě obce z dojížděkového mikroregionu Jindřichova Hradce (Novosedly nad Nežárkou a Staňkov). Na území SO ORP Jindřichův Hradec se tedy nachází opět tři dojížděkové mikroregiony. Na rozdíl od dojížděky za prací se zde nachází nový mikroregion, kterým je Nová Včelnice. Naproti tomu obec Deštná nedokázala ve školské dojížděce k sobě integrovat dostatečný počet obcí a své postavení centra neuhájila. Do SO ORP Jindřichův Hradec dále zasahují dvě obce z dojížděkového mikroregionu Dačice (Kunžak a Staré Město pod Landštejnem) a dvě obce z mikroregionu Studená (Jilem a Zahrádky). Z dojížděkového mikroregionu Třeboň zasahuje obec Pístina do SO ORP Jindřichův Hradec. Na území okresu nevznikl žádný dojížděkový mikroregion podobající se hranicím SO obcí s POÚ.

Mapa č. 15: Regionalizace okresu Jindřichův Hradec v roce 2011 na základě dojížděky do škol



Zdroj: SLDB 2011, zpracování: autor

6.4.3 Regionalizace okresu Jindřichův Hradec na základě celkové dojížděky

Celková dojížděka za prací a do škol v okresu Jindřichův Hradec zaznamenává relativně velké rozdíly v západní části okresu oproti jednotlivým druhům dojížděky. Výrazný je především nárůst spádujících obcí k mikroregionálnímu středisku Třeboň, kam v porovnání s pracovní dojížděkou integruje z hlediska celkové dojížděky o pět obcí více. Dojížděkové mikroregiony jsou shodné s pracovní dojížděkou, avšak rozdíl nastává v počtu obcí, ze kterého jsou složeny. Největším mikroregionem je opět Jindřichův Hradec, který je složen ze 44 obcí. Druhým největším je již zmíněný mikroregion Třeboň skládající se z 20 obcí. K mikroregionálnímu středisku Dačice integruje o jednu obec méně, nežli do Třeboně. Dále následují čtyři mikroregiony složeny z šesti obcí. Jedná se o mikroregiony Suchdol nad Lužnicí, Studená, Kardašova Řečice a Deštná.

Vliv školské dojížděky se v rámci celkové dojížděky projevil u čtyř obcí. Ve všech případech směřoval dominantní proud vyjíždějících u školské dojížděky do Třeboně, v rámci pracovní dojížděky z obcí Cep, Hamr a Chlum u Třeboně do Suchdola nad Lužnicí a z Pístiny do Jindřichova Hradce. Obce nakonec spadovaly k mikroregionálnímu středisku Třeboň. Odlišný případ nastal u obce Staňkov, která v rámci pracovní dojížděky spadovala k Suchdolu nad Lužnicí a u školské dojížděky k Jindřichovu Hradci. Pracovní dojížděka byla ovšem ovlivněna nastavenými kritérii. Silnější proud směřoval do Třeboně, ale kvůli zachování celistvosti regionu byla obec přiřazena k Suchdolu nad Lužnicí. Z hlediska celkové dojížděky nejvíce osob vyjíždělo do Chlumu u Třeboně. Obec nakonec spadovala na základě třetího nejsilnějšího proudu ke středisku Třeboň.

Největším mikroregionem je opět Jindřichův Hradec, který k sobě integruje u všech forem dojížděky téměř stejný počet obcí. Pouze v pěti případech směřoval hlavní proud vyjíždějících do jiné obce, nežli do Jindřichova Hradce. Ve dvou případech vyjíždělo nejvíce osob do obce ležící mimo okres Jindřichův Hradec. Jedná se o obec Kamenice nad Lipou, kam vyjíždí nejvíce osob z obcí Žďár a Vlčetinec. V rámci okresu pak z obou obcí vyjíždí nejvíce osob do Nové Včelnice, která však nesplnila kritéria pro vznik samostatného mikroregionu, tudíž tyto obce spádují na základě dalšího proudu vyjíždějících k Jindřichovu Hradci. Do Nové Včelnice také směřuje nejsilnější proud z obce Hadravova Rosička. Další proud pak směřoval do Jindřichova Hradce. Z obce Bořetín vyjíždělo nejvíce osob do Strmilova a více než dvakrát méně osob vyjíždělo do Jindřichova Hradce. Podobný případ nastává u obce Staré Město pod Landštejnem,

odkud nejvíce osob vyjíždělo do Nové Bystřice. Z Jindřichova Hradce celkově nejvíce osob vyjíždělo do Českých Budějovic (378 osob), v rámci okresu pak do Třeboně (89 osob).

Druhým největším mikroregionem je Třeboň. Poloha mikroregionu, ležícího v západní části okresu, dává předpoklad k silnější vazbě na krajské město České Budějovice. Tři obce mikroregionu vykazují dominantní proudy vyjíždějících do krajského města. Jedná se o obce Frahelž, Smržov a Záblatí. Z obce Frahelž navíc nejvíce osob vyjíždí v rámci okresu do Lomnice nad Lužnicí, která však nesplnila kritéria pro vznik samostatného dojížděkového mikroregionu, tudíž obec spadá na základě dalšího proudu k Třeboni. Ve všech případech se jedná o početně malé proudy a rozdíly v počtu vyjíždějících nejsou velké. Z obce Hamr směřoval hlavní proud vyjíždějících do Chlumu do Třeboně, avšak druhý proud vyjíždějících do Třeboně byl pouze o dvě osoby menší. Z obce Pístina vyjížděl stejný počet osob do Třeboně a do Stráže nad Nežárkou. Obec Staňkov již byla rozebrána výše. Z Třeboně vyjíždělo jednoznačně nejvíce osob do Českých Budějovic (542). V rámci okresu pak nejvíce osob směřovalo do okresního města Jindřichův Hradec (53).

Podobnou velikost, jako mikroregion Třeboň, má mikroregion Dačice ležící v západní části jindřichohradeckého okresu. Pouze ve třech případech směřoval hlavní proud vyjíždějících do jiné obce, nežli do Dačic. Z obce Písečné vyjíždělo nejvíce osob do střediska správního obvodu obcí s pověřeným obecním úřadem do Slavonic. Rozdíl je zde relativně velký. Do Slavonic směřuje celkem 43 lidí, zatímco do Dačic 23. Z obce Dešná vyjíždí nejvíce osob (32) do Jemnice, která leží v sousedním okresu Třebíč. Do Dačic vyjíždí 24 osob. Z obce Županovice vyjíždí pouze malé množství obyvatel. V rámci okresu vyjíždí jedna osoba do Dačic a dvě osoby do Lubnice ležící v okresu Znojmo. Dále z obce směřuje vždy po jedné osobě více toků vyjíždějících osob. Ze samotných Dačic nejvíce osob vyjíždí do Jihlavy, která je centrem sousedního kraje Vysočina. Počet vyjíždějících je 96. V rámci okresu směřuje nejsilnější proud vyjíždějících do Jindřichova Hradce (63).

První ze skupiny dojížděkových mikroregionů skládající se pouze z šesti obcí je Suchdol nad Lužnicí, který se nachází v jihozápadním cípu okresu. Mikroregion je vytvořen ze dvou silných středisek, kterými jsou Suchdol nad Lužnicí a České Velenice, která však nesplnily kritéria pro vytvoření samostatného mikroregionu. Dvě obce z mikroregionu vykazují dominantní proudy vyjíždějících právě do Českých Velenic. V obou případech jsou proudy vyjíždějících relativně velké. Především v případě obce

Nová Ves nad Lužnicí, kde 53 osob vyjíždělo do Českých Velenic a pouze 10 osob do Suchdola nad Lužnicí. U obce Dvory nad Lužnicí není rozdíl tolik znatelný jako v předešlém případě. Zde 21 osob vyjíždělo do Českých Velenic a 14 osob do Suchdola nad Lužnicí. Ze samotných Českých Velenic vyjíždí 166 osob do Českých Budějovic, zatímco do Suchdola nad Lužnicí 98 osob. Silnou vazbu mezi oběma městy potvrzuje i silný proud vyjíždějících ze Suchdola nad Lužnicí do Českých Velenic, který čítá 76 osob. Nejsilnější proud vyjíždějících ze Suchdola nad Lužnicí však směřuje do Třeboně (134 osob).

Stabilním dojíždčkovým mikroregionem okresu Jindřichův Hradec je Studená, který je tvořen ve všech třech formách dojíždčky stejnými obcemi. Ve všech případech směřuje hlavní proud vyjíždějících přímo do Studené. I tento faktor potvrzuje důležité postavení Studené v rámci vzniklého mikroregionu. Ze Studené nejvíce osob vyjíždí do blízkých Dačic.

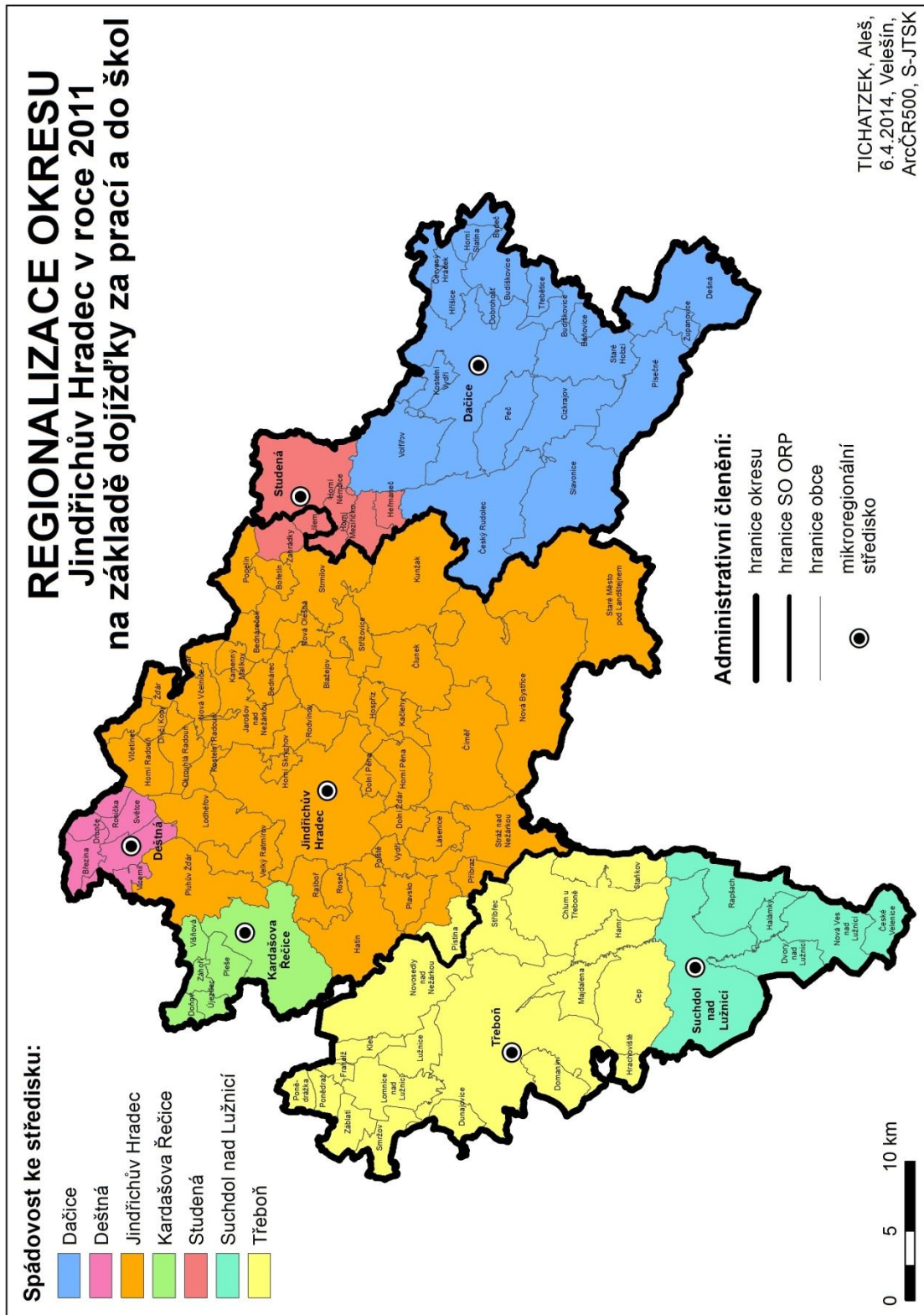
Specifický mikroregion Deštná tvořený z velké části obcemi, které se oddělily v roce 1992 od střediska Deštné, si svou roli udržel i v rámci celkové dojíždčky. Až na jednu obec směřují všechny hlavní proudy přímo do Deštné. Pouze tedy z obce Rosička vyjíždí tři osoby do střediska mikroregionu a čtyři osoby do obce Choustník ležící v okrese Tábor. Z Deštné vyjíždí jasně nejvíce osob do Jindřichova Hradce.

Posledním mikroregionem okresu je Kardašova Řečice. V tomto případě nastaly tři případy, kdy dominantní proud vyjíždějících směřoval přímo do Kardašovi Řečice. Z obce Doňov vyjížděl stejný počet obyvatel jak do Kardašovi Řečice, tak do dalšího mikroregionálního střediska Jindřichův Hradec. Obec byla přiřazena vzhledem k poloze ke Kardašově Řečici. Z obce Pleše vyjíždělo nejvíce osob do Jindřichova Hradce (22). Do Kardašovi Řečice vyjíždělo 17 osob. Obec však byla pohlcena mikroregionem Kardašova Řečice. Ze samotného centra mikroregionu vyjíždělo s přehledem nejvíce osob do Jindřichova Hradce.

Srovnání administrativních hranic s hranicemi dojíždčkových mikroregionů je z velké části podobné pracovní dojíždčce. Rozdíl je především v silnější pozici mikroregionu Třeboň a v oslabení mikroregionu Suchdol nad Lužnicí. Vznikl tedy stejný počet dojíždčkových mikroregionů jako v rámci pracovní dojíždčky. Opět tedy na území SO ORP Třeboň a SO ORP Dačice vznikly v obou případech dva dojíždčkové mikroregiony a v rámci SO ORP Jindřichův Hradec dokonce tři dojíždčkové mikroregiony. V rámci SO ORP tedy jednotlivé skupiny mikroregionů, až na pár výjimek na hranicích správních obvodů, téměř kopírují hranice jednotlivých SO ORP.

Dojížděkový mikroregion Třeboň zasahuje obcí Pístina do SO ORP Jindřichův Hradec a mikroregion Studená pak z druhé strany zasahuje obcemi Jilem a Zahradky do téhož správního obvodu. Při porovnání hranic SO obcí s POÚ stojí opět za zmínku pouze dojížděkový mikroregion Suchdol nad Lužnicí, který je kompletně tvořen z obcí ležících v SO obcí s POÚ Suchdol nad Lužnicí a České Velenice.

Mapa č. 16: Regionalizace okresu Jindřichův Hradec v roce 2011 na základě celkové dojížděky



Zdroj: SLDB 2011, zpracování: autor

6.5 Vliv krajské města na dojížd'ku ve vybraných okresech Jihočeského kraje

Výskyt dominantního krajského města ve sledovaném okrese dává předpoklad, že většina obcí z tohoto území z pohledu dojížd'ky za prací a do škol bude integrovat právě k tomuto centru. Důvod je jasný a již mnohokrát zmíněný. Dojížd'ku za prací ovlivňuje především počet pracovních příležitostí a dojížd'ku do škol výskyt školských zařízení. Krajské město České Budějovice, které je z hlediska počtu obyvatel téměř třikrát větší, nežli druhé největší město kraje, kterým je Tábor, nabízí nesrovnatelný počet těchto příležitostí ve srovnání s dalšími okresními městy kraje.

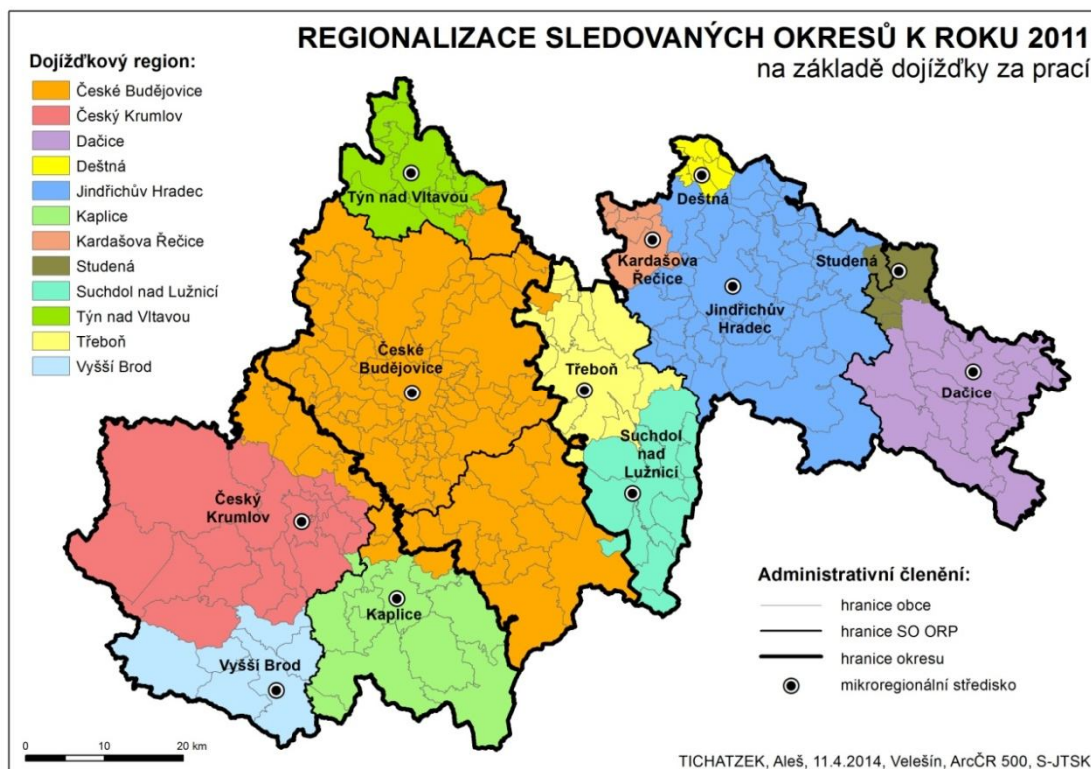
Při analýze dojížd'ky za prací a do škol okresů Český Krumlov, České Budějovice a Jindřichův Hradec je rozdíl v jednotlivých centrech okresů ještě výraznější. Druhé největší město z celého zkoumaného území Jindřichův Hradec má více než čtyřikrát méně obyvatel. Třetím největším sídlem je centrum českokrumlovského okresu město Český Krumlov, které je dokonce sedmkrát menší, nežli krajské město. Již tento faktor předurčuje, že vliv krajské město bude přesahovat i přes hranice českobudějovického okresu.

Tento jev je zobrazen v následujících mapách této kapitoly. Pro každou formu dojížd'ky vznikly dvě mapy. V první mapě je provedena regionalizace všech tří regionů dohromady, přičemž se berou v úvahu proudy vyjíždějících z jednotlivých obcí v rámci celého sledovaného území. Jsou zde zachována kritéria pro vznik dojížd'kových mikroregionů. Druhá mapa zobrazuje všechny obce, z kterých směřuje nejsilnější proud vyjíždějících do Českých Budějovic. Jsou zde zvýrazněny i dominantní proudy do krajského města z mikroregionálních středisek.

Vliv krajského města na dojížděku za prací ve vybraných okresech Jihočeského kraje

Při zachování kritérií stanovených pro regionalizaci jednotlivých okresů, se v rámci celého území rozrostl dojížděkový mikroregion České Budějovice především do severovýchodní části českokrumlovského okresu. Z okresu Český Krumlov k mikroregionu České Budějovice integruje 10 obcí. Na hranicích českobudějovického a jindřichohradeckého okresu je situace odlišná. Z okresu Jindřichův Hradec při zachování podmínek pro jednotlivé mikroregiony integruje k Českým Budějovicím pouze jedna obec. Spornou obcí je Smržov, odkud stejný počet osob vyjíždí do Třeboně a do Českých Budějovic. V této regionalizaci byla obec vzhledem k poloze přiřazena k Třeboni, s kterou přímo sousedí. Jedna obec z mikroregionu České Budějovice dokonce spadáje k mikroregionálnímu středisku jindřichohradeckého okresu k Suchdolu nad Lužnicí. Z hlediska dojížděky za prací se tedy mikroregion České Budějovice rozrostl o 10 obcí a celkový počet obcí mikroregionu je 108. Nejvíce obcí v tomto případě ztratil mikroregion Český Krumlov, přesně se jedná o šest obcí.

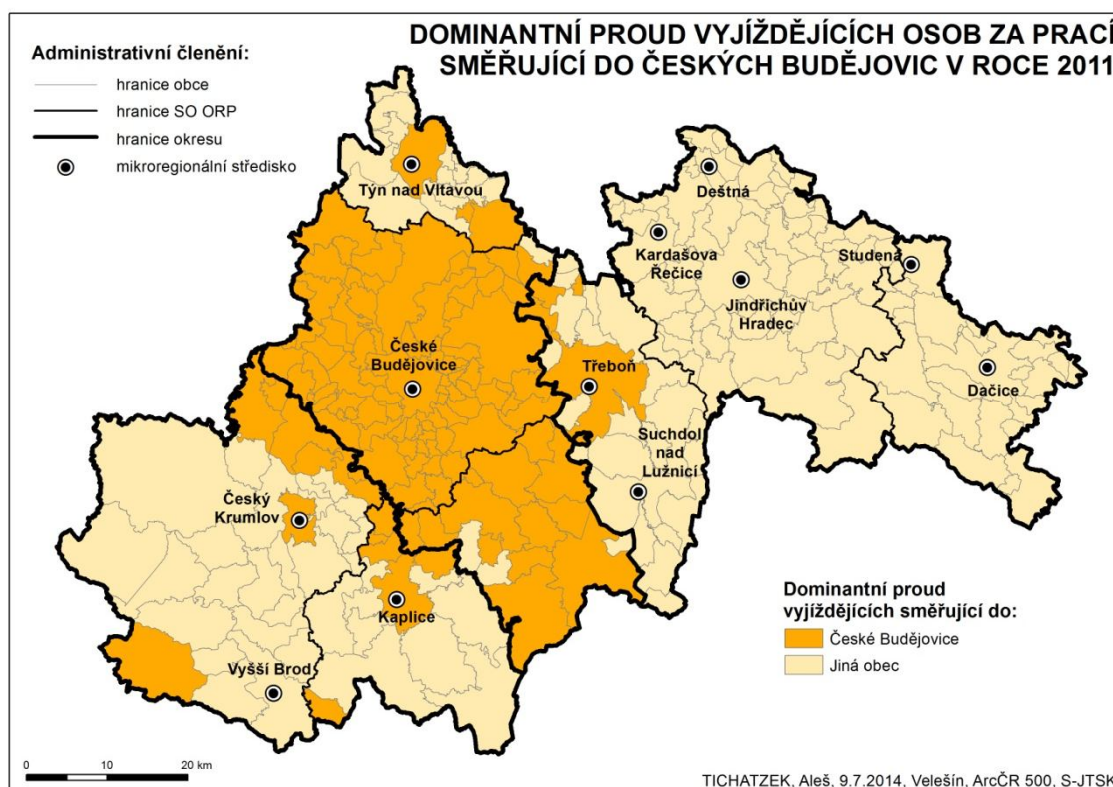
Mapa č. 17: Regionalizace sledovaných okresů k roku 2011 na základě dojížděky za prací



Zdroj: SLDB 2011, zpracování: autor

Zajímavé výsledky nabízí mapa zobrazující hlavní proudy vyjíždějících osob do Českých Budějovic. V této mapě jsou zahrnuty i obce, které nenavazují na dojížděkový mikroregion České Budějovice a na druhou stranu zde nejsou zahrnuty obce, které přestože při regionalizaci integrují k hlavnímu mikroregionu, tak jejich hlavní proudy směřují jinam. Mimo obcí ležících na hranicích českobudějovického okresu a okresů Český Krumlov a Jindřichův Hradec, vyjíždí do Českých Budějovic nejvíce osob i ze čtyř nejbližších mikroregionálních center. Jedná se o Týn nad Vltavou, Český Krumlov, Kaplici a Třeboň. Všechna tato střediska leží na důležitých silničních tazích a vzdálenost z žádného z nich nepřesahuje 35 km. Nejvíce osob vyjíždí do Českých Budějovic také z obce Horní Dvořiště ležící na hranicích s Rakouskem a ve vzdálenosti téměř 50 km. Obdobný případ nastává u obce Lipno nad Vltavou. Ze čtyř obcí ležících v okrese České Budějovice a ve stejnojmenném dojížděkovém mikroregionu vyjíždí nejvíce osob do jiné obce.

Mapa č. 18: Dominantní proud vyjíždějících osob za práci směřující do Českých Budějovic v roce 2011

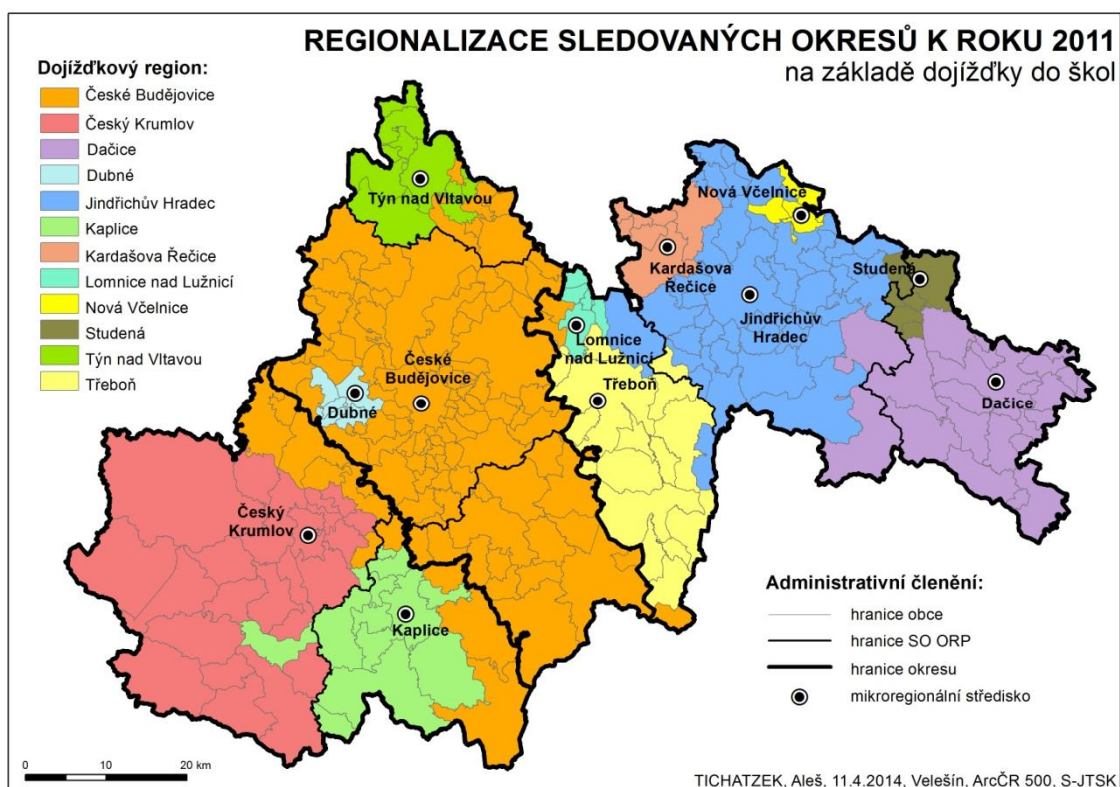


Zdroj: SLDB 2011, zpracování: autor

Vliv krajského města na dojížděku do škol ve vybraných okresech Jihočeského kraje

Výraznější vliv Českých Budějovic lze pozorovat u školské dojížděky. Mikroregion České Budějovice, vzniklý na základě stejných kritérií jako při regionalizaci jednotlivých okresů, zasahuje do sousedních okresů o něco více, než je tomu u dojížděky pracovní. Z okresu Český Krumlov integruje 12 obcí k hlavnímu středisku českobudějovického okresu. Z jindřichohradeckého okresu pak spádují k mikroregionu České Budějovice tři obce. Takto vzniklý mikroregion České Budějovice je tedy nakonec složen ze 109 obcí. Nejvíce obcí opět ztratil mikroregion Český Krumlov, a to celkově sedm. Nejcitelnější je však ztráta dvou obcí v mikroregionu Lomnice nad Lužnicí, který nakonec těsně splnil podmínky a udržel si pozici dojížděkového mikroregionu.

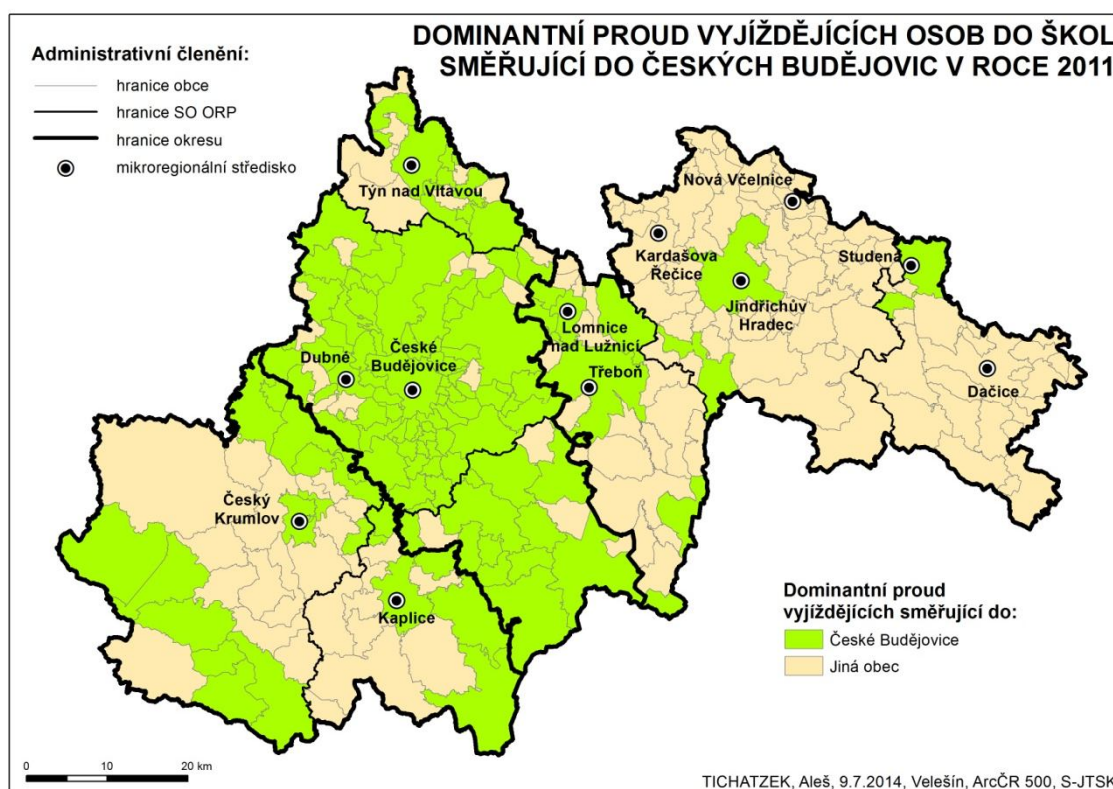
Mapa č. 19: Regionalizace sledovaných okresů k roku 2011 na základě dojížděky do škol



Zdroj: SLDB 2011, zpracování: autor

Pestřejší pohled na školskou dojízdku ve sledovaném území umožňuje mapa zobrazující všechny obce, z kterých směřoval hlavní proud vyjíždějících do Českých Budějovic. Rozdíl lze spatřit především u obcí, které při regionalizaci jednotlivých okresů spadovaly k Českým Budějovicím a v této mapě nejsou označeny jako obce, z kterých směřuje hlavní proud vyjíždějících do Českých Budějovic. To potvrzuje, že z menších obcí, kde se nenachází základní škola, dojíždí žáci do obcí, kde se toto zařízení nachází a jsou jim nejbližší. Podle údajů ze sčítání se mnohem více účastní dojízdky do škol osoby ve věku 15 a více let. Do Českých Budějovic směřují hlavní proudy vyjíždějících studentů i ze vzdálenějších obcí, především z českokrumlovského okresu. Význam krajského město potvrzuje i fakt, že osm ze zbylých jedenácti mikroregionálních středisek vykazuje hlavní proud vyjíždějících právě do Českých Budějovic. Nejvíce osob vyjíždí i z mikroregionálního střediska jindřichohradeckého okresu Studené, které se nachází ve vzdálenosti přes 80 km od cíle dojízdky. Dohromady tedy 30 obcí mimo okres České Budějovice vykazuje hlavní toky vyjíždějících do krajského města.

Mapa č. 20: Dominantní proud vyjíždějících osob do škol směřující do Českých Budějovic v roce 2011

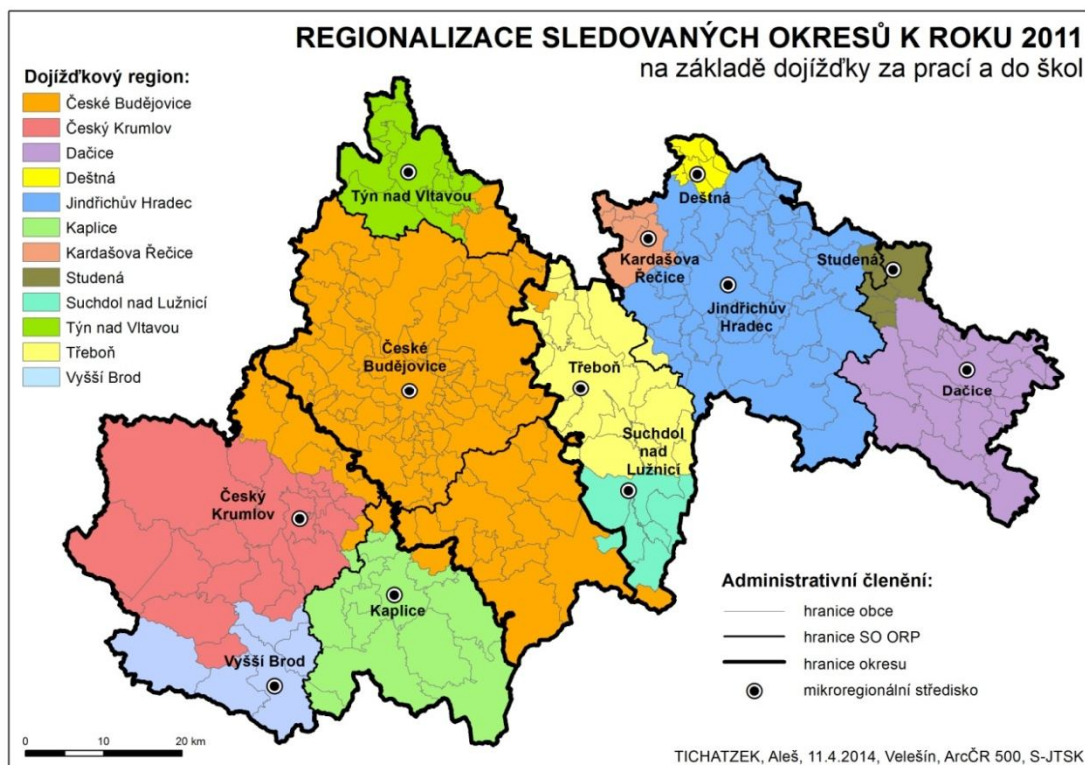


Zdroj: SLDB 2011, zpracování: autor

Vliv krajského města na dojížděku za prací a do škol ve vybraných okresech Jihočeského kraje

Jak již bylo výše zmíněno, celková dojížděka je ovlivněna především dojížděkou za prací, která má přibližně třikrát vyšší intenzitu, nežli dojížděka školská. I přesto lze nalézt v případě regionalizace celého sledovaného území na základě celkové dojížděky obce, kde je hlavní proud vyjíždějící shodný jako se školskou dojížděkou. Na hranicích českobudějovického a jindřichohradeckého okresu nastal tento případ pouze u jedné obce, kdy České Velenice integrují k mikroregionálnímu středisku České Budějovice. Na hranicích českokrumlovského a českobudějovického okresu nastává těchto případů více. Jedna obec navíc z mikroregionu Český Krumlov oproti dojížděce za prací spadáje k mikroregionu České Budějovice a naopak dvě obce z mikroregionu Kaplice z tohoto hlediska vykazují dominantní proud vyjíždějících ke svému původnímu centru. Mikroregion České Budějovice je však nakonec složen ze stejného počtu obcí jako u pracovní dojížděky, a to ze 108 obcí. Nejvíce obcí, stejně jako v předešlých případech, ztratil mikroregion Český Krumlov, konkrétně 7 obcí.

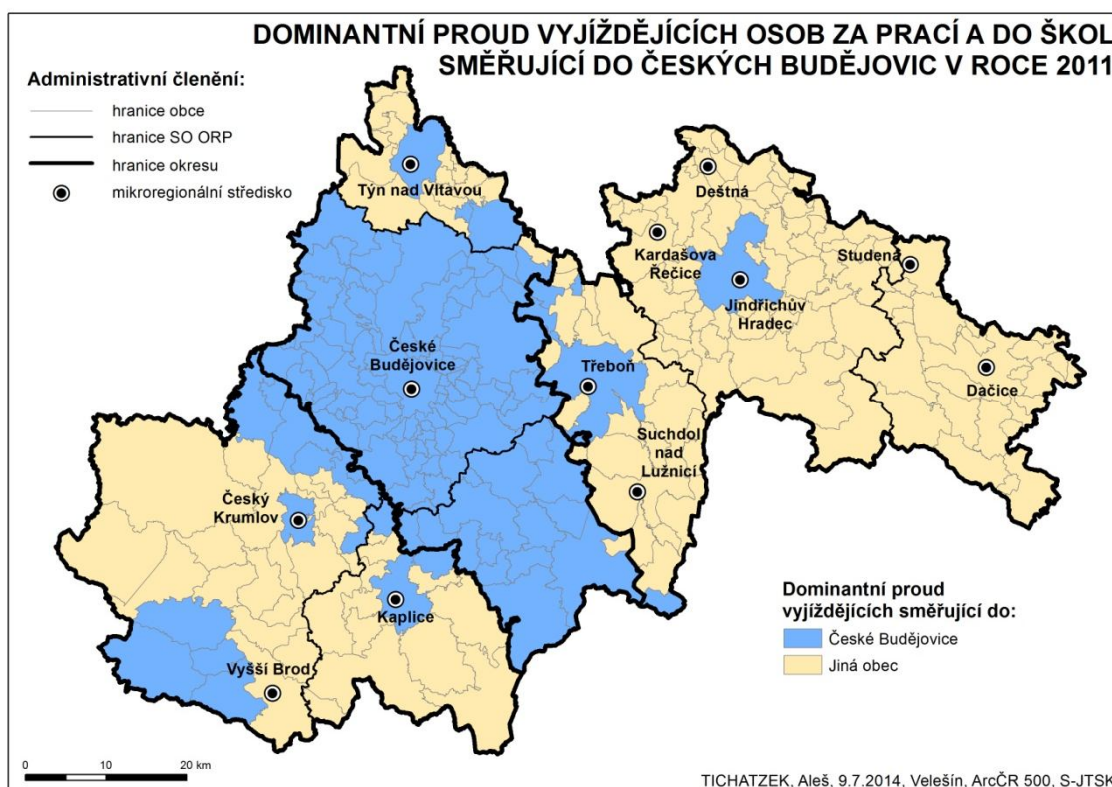
Mapa č. 21: Regionalizace sledovaných okresů k roku 2011 na základě dojížděky za prací a do škol



Zdroj: SLDB 2011, zpracování: autor

Z hlediska všech obcí vykazující hlavní proud vyjíždějících osob do Českých Budějovic je zajímavá skupina čtyř obcí ležící na jihozápadě českokrumlovského okresu. Jedná se o obce Přední Výtoň, Loučovice, Lipno nad Vltavou a Frymburk, které jsou poměrně hodně vzdáleny od Českých Budějovic. Dále vyjíždí nejvíce osob do Českých Budějovic z největších mikroregionálních středisek českokrumlovského okresu. Z jindřichohradeckého okresu vyjíždí nejvíce osob z mikroregionálních center Jindřichův Hradec a Třeboň. Navíc ke skupince obcí integrujících z okresu Jindřichův Hradec k Českým Budějovicím v rámci regionalizace celého území přibyla obec Frahelž. Pouze ze dvou obcí z mikroregionu České Budějovice dominantní proud vyjíždějících nesměruje přímo do Českých Budějovic.

Mapa č. 22: Dominantní proud vyjíždějících osob za prací a do škol směřující do Českých Budějovic v roce 2011



Zdroj: SLDB 2011, zpracování: autor

7 ZÁVĚR

Dojíždka za prací a do škol je často řešeným tématem mnoha akademických prací. Především pracovní dojíždkou se zabývá mnoho autorů. Větší atraktivita pracovní dojíždky pro účel výzkumu je způsobena především jednoznačností, vyšší intenzitou a větším vlivem na utváření prostorových vazeb mezi sídelními jednotkami. U školské dojíždky nastává problém především u struktury šetření, kdy nejsou hierarchicky rozděleny typy škol.

Hlavním cílem práce byla analýza dojíždky za prací a do škol ve třech vybraných okresech Jihočeského kraje (České Budějovice, Český Krumlov, Jindřichův Hradec). Dojíždka byla řešena zvlášť pracovní, školská a celková. K analýze byly využity nejnovější data o dojíždce ze SLDB 2011. Prvním krokem k vytvoření práce bylo vymezení středisek jednotlivých okresů pro všechny tři druhy dojíždky. Dále následovala regionalizace, kdy byly zbylé obce přiřazeny k vymezeným centrům. Jelikož práce vznikala ve spolupráci s Krajským úřadem Jihočeského kraje, tak posledním cílem práce bylo vytvoření digitálních dat v podobě GIS vrstev a mapových výstupů pro účely výše zmíněné instituce.

Před začátkem analýzy byly stanoveny dvě vstupní hypotézy. Prvním předpokladem bylo, že v rámci celého území vznikne největší dojíždkový mikroregion kolem krajského města České Budějovice. Vliv krajského města bude zřejmě zasahovat i za hranice okresu, především pak do okresu Český Krumlov. Druhá hypotéza se týkala vymezení samotných středisek dojíždky. Podle vzniklých prací bylo pravděpodobné, že střediska správních obvodů obcí s rozšířenou působností budou tvořit centra dojíždky. Význam těchto středisek územní samosprávy se tedy projeví i v rámci dojíždky za prací a do škol.

Metoda k vymezení center dojíždky a následné regionalizaci území byla totožná s metodou použitou v práci Haláse a kol. (2010). Střediska byla vymezena na základě dominantních proudů vyjíždějících z jednotlivých obcí okresů. Pokud do některé obce směřoval hlavní tok vyjíždějících minimálně ze čtyř obcí okresu a zároveň by tyto obce společně s potenciálním dojíždkovým střediskem tvořily celistvé území, mohla být obec určena za středisko dojíždky. Pokud nebyly tyto podmínky splněny, obce byly přiřazeny na základě následujících proudů vyjíždějících k obcím, které tyto podmínky splňovaly.

Již při průběhu analýzy se potvrdila první hypotéza. Relativně velké množství obcí nacházejících se v okresech Český Krumlov a Jindřichův Hradec vykazovalo dominantní proudy vyjíždějících do Českých Budějovic. Vliv krajského města se projevil především v okrese Český Krumlov a zejména v rámci školské dojížděky. Z hlediska pracovní a celkové dojížděky vykazovalo hlavní proudy vyjíždějících z okolních okresů do krajského města méně obcí, přesto se jednalo o výrazný počet toků. Tento fakt dal podnět ke vzniku samostatné kapitoly, kde je vliv krajského města zobrazen pomocí kartografických výstupů.

Druhá stanovená hypotéza byla až na jednu výjimku také potvrzena. Pouze Trhové Sviny, které jsou střediskem stejnojmenného správního obvodu obcí s rozšířenou působností v okrese České Budějovice, byla všechna ostatní střediska těchto správních obvodů určena za střediska dojížděky. Především v okrese Jindřichův Hradec bylo vymezeno v rámci jednotlivých SO ORP více mikroregionálních středisek. V rámci SO ORP České Budějovice vznikl u školské dojížděky mikroregion Dubné. V SO ORP Český Krumlov pak vznikl mikroregion Vyšší Brod v rámci pracovní a celkové dojížděky. Trhové Sviny nepotvrdily svou pozici především z důvodu blízkosti Českých Budějovic, které se staly z hlediska dojížděky za prací a do škol atraktivnějším místem pro obyvatele SO ORP Trhové Sviny. Dalším faktorem může být, že si Trhové Sviny z hlediska kapacity a obsazenosti, ať už pracovních či školních zařízení, vystačí z větší části se svými obyvateli. Tudíž zde nehraje dojížděka tak zásadní roli, jako i jiných obcí.

Nejvýraznější výhodou zvolené metody je především ideální možnost srovnatelnosti výsledků s předešlými censy. Jelikož se neparacuje s žádnými konkrétními čísly, nebudou výsledky analýz jednotlivých censů zkresleny žádnými populačními změnami. Další výhodou je bezesporu i jednoduchost a jednoznačnost této metody, díky které jsou minimalizovány chyby a nepřesnosti vzniklé při tvorbě analýzy a zpracování dat. Z hlediska tvorby práce založené na censu z roku 2011 se dá považovat tato metoda za ideální. Data týkající se dojížděky jsou známa teprve krátkou dobu a práce založené na těchto datech buďto teprve vznikají, nebo jsou nedávno publikované.

Za výhodu a zároveň nevýhodu lze považovat, že díky neurčené minimální populační velikosti mikroregionu mohou vzniknout mikroregiony, které vznikly na základě malého počtu dojíždějících osob. Příkladem mohou být pracovní mikroregiony Deštná či Kardašova Řečice. Obdobný případ nastal u školských mikroregionů Dubné, Kardašova Řečice či Nová Včelnice. Za nevýhodu je možné považovat fakt, že

například do již výše zmíněných Trhových Svinů pravděpodobně dojíždí více osob, nežli do obcí, které byly později určeny za střediska dojížděky. Na druhou stranu jsou vyjádřeny reálné vztahy mezi menšími obcemi, kde i populačně menší obce může plnit roly centra pro okolní obce. Z tohoto pohledu nabízí zvolená metoda opět trochu jiný pohled na vazby mezi obcemi, nežli v analýzách vzniklých na základě počtu obsazených pracovních míst. Právě možnost identifikovat i populačně menší dojížděkové mikroregiony lze považovat v konečném hodnocení za výhodu zvolené metody.

Výsledky práce budou dále sloužit Krajskému úřadu Jihočeské kraje, který je využije v rámci aktualizace územně analytických podkladů kraje. Tato bakalářská práce je jedna ze skupiny prací, které vznikají pro tento účel na katedře geografie Pedagogické fakulty Jihočeské univerzity. Právě v tomto účelu lze shledat nejvýznamnější uplatnění práce v praxi. Dále může práce sloužit k inspiraci při vzniku dalších akademických prací založených na datech o dojížděce z roku 2011. Zajímavé budou jistě analýzy, kde bude provedena komparace výsledků nejnovějšího censu se staršími. Jak již bylo zmíněno, hodnocení dojížděky slouží k odhalení prostorových vazeb v sídelním systému. Další analýzy těchto dat mohou tedy sloužit k vylepšení a zjednodušení dostupnosti veřejné správy a služeb občanům České republiky. Právě výsledky hodnocení dojížděky mohou být jedním z podnětů k úpravě zařazení obcí k jednotlivým nižším územněsprávním jednotkám.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A PRAMENŮ

BAŠOVSKÝ, O., LAUKO, V. (1990): Úvod do regionálnej geografie. Slovenské pedagogické nakladateľstvo, Bratislava, 118 s.

BAŠTOVÁ, M., FŇUKAL, M., KREJČÍ, T., TONEV, P., TOUŠEK, V., (2005): Největší centra dojížděky za prací na Moravě a ve Slezsku v letech 1991-2001. In: I. mezinárodní Baťova regionalistická konference 25.26. listopadu, Zlín. Sborník příspěvků - CD Rom. Zlín: Univerzita Tomáše Bati, 2005. s. 1-15

ČEKAL, J. (2006): Jihočeský kraj: regionálně geografická analýza prostorové mobility obyvatelstva. Disertační práce. Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta, Brno, 105 s.

HALÁS, M., KLADIVO, P., ŠIMÁČEK, P., MINTÁLOVÁ, T. (2010): Delimitation of micro-regions in the Czech Republic by nodal relations. Moravian Geographical Reports, 18, č. 2, s. 16-22.

HAMPL, M. (2005): Geografická organizace společnosti v České republice: Transformační procesy a jejich obecný kontext. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha, 147 s.

JAŇURA, J. (2008): Sociálněgeografická regionalizace území ČR, rozbor metodik i výsledků. Bakalářská práce. Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta, Geografický ústav, Brno, 68 s.

JIRKALOVÁ, V. (2010): Geografická analýza trhu práce v okresech České Budějovice a Český Krumlov. Bakalářské práce. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, katedra geografie, 73 s.

JOHNSTON, R., GRGORY, D., PRATT, G., WATTS, M. (2000): The Dictionary of Human Geography. Blackwell Publishing, 958 s.

KAJN, A. (2008): Změny v dojížděcí za prací v období let 1991 – 2001 v Královéhradeckém kraji. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta, geografický ústav, Brno, 98 s.

KARLSSON, Ch., OLSSON, M. (2006): The identification of functional regions: theory, methods, and applications. *The Annals of Regional Science*, 40, s. 1-18

KLADIVO, P., ROUBÍNEK, P., HÁLAS, M. (2010): Modelové příklady regionalizací a jejich aplikační přínos na území Olomouckého kraje. *Regionální studia*, č. 02, s. 19 - 28

KLAPKA, P. (2008): Regiony a regionalizace. In: Toušek, V., Kunc, J., Vystoupil, J. a kol (2008): *Ekonomická a sociální geografie*. Plzeň: Aleš Čeněk, s. 371 - 397

LEITGEOVÁ, E. (2012): Analýza nezaměstnanosti v okrese Jindřichův Hradec. Bakalářská práce. Masarykova univerzita, Fakulta sociálních studií, katedra sociální politiky a sociální práce, Brno, 59 s.

MEJSTRÍK, J., (2012): Dojížděka a vyjížděka do zaměstnání do/z hl. m. Prahy. Útvar rozvoje hl. m. Prahy, Odbor strategické koncepce, 19 s.

MULÍČEK, O., SÝKORA, L. (eds.) (2011): *Atlas sídelního systému České republiky*. Ústav územního rozvoje, Brno, 72 s.

NOVÁK, V. (2009): Dojížděka za prací a pracovně podmíněné migrace v kraji Vysočina. Disertační práce, Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta, geografický ústav, Brno, 193 s.

PEŠEK, O. (2012): Geografické aspekty dojížděky za prací a do škol v okrese Benešov. Bakalářská práce. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, katedra geografie, 74 s.

ŠPOKOVÁ, Z. (2007): Analýza dojížděky za prací v Moravskoslezském kraji. Diplomová práce. Univerzita Palackého v Olomouci, Přírodovědecká fakulta, katedra geografie, Olomouc, 83 s.

TONEV, P. (2013): Změny v dojížděce za prací v období transformace: komparace lokálních trhů práce. Disertační práce. Masarykova univerzita Brno, Přírodovědecká fakulta, geografický ústav, 146 s.

Internetové zdroje:

ČSÚ (2012): Základní výsledky Sčítání lidu, domů a bytů 2011- Jihočeský kraj
<http://www.scitani.cz/csu/2012edicniplan.nsf/krajp/06031-12-xc> (14. 7. 2014)

ČSÚ (2013): MOS - Městská a obecní statistika
<http://vdb.czso.cz/mos/> (14. 7. 2014)

IDOS (2014): Jízdní řády
<http://jizdnirady.idnes.cz/vlakyautobusy/spojeni/> (9. 7. 2014)

Ostatní zdroje:

ArcCR500 – Digitální geografická databáze 1 : 500 000

Dojížděka do zaměstnání a škol. Okres České Budějovice, 2011

Dojížděka do zaměstnání a škol. Okres Český Krumlov, 2011

Dojížděka do zaměstnání a škol. Okres Jindřichův Hradec, 2011

SEZNAM MAP, OBRÁZKŮ A TABULEK

Seznam map:

- Mapa č. 1: Administrativní členění vybraných okresů k roku 2011
- Mapa č. 2: Sídlní struktura a dopravní síť okresu České Budějovice k roku 2011
- Mapa č. 3: Sídlní struktura a dopravní síť okresu Český Krumlov k roku 2011
- Mapa č. 4: Sídlní struktura a dopravní síť okresu Jindřichův Hradec k roku 2011
- Mapa č. 5: Vymezení středisek okresu České Budějovice v roce 2011
- Mapa č. 6: Vymezení středisek okresu Český Krumlov v roce 2011
- Mapa č. 7: Vymezení středisek okresu Jindřichův Hradec v roce 2011
- Mapa č. 8: Regionalizace okresu České Budějovice v roce 2011 na základě dojížděky za prací
- Mapa č. 9: Regionalizace okresu České Budějovice v roce 2011 na základě dojížděky do škol
- Mapa č. 10: Regionalizace okresu České Budějovice v roce 2011 na základě celkové dojížděky
- Mapa č. 11: Regionalizace okresu Český Krumlov v roce 2011 na základě dojížděky za prací
- Mapa č. 12: Regionalizace okresu Český Krumlov v roce 2011 na základě dojížděky do škol
- Mapa č. 13: Regionalizace okresu Český Krumlov v roce 2011 na základě celkové dojížděky
- Mapa č. 14: Regionalizace okresu Jindřichův Hradec v roce 2011 na základě dojížděky za prací
- Mapa č. 15: Regionalizace okresu Jindřichův Hradec v roce 2011 na základě dojížděky do škol
- Mapa č. 16: Regionalizace okresu Jindřichův Hradec v roce 2011 na základě celkové dojížděky
- Mapa č. 17: Regionalizace sledovaných okresů k roku 2011 na základě dojížděky za prací
- Mapa č. 18: Dominantní proud vyjíždějících osob za prací směřující do Českých Budějovic v roce 2011

Mapa č. 19: Regionalizace sledovaných okresů k roku 2011 na základě dojížděky do škol

Mapa č. 20: Dominantní proud vyjíždějících osob do škol směřující do Českých Budějovic v roce 2011

Mapa č. 21: Regionalizace sledovaných okresů k roku 2011 na základě dojížděky za prací a do škol

Mapa č. 22: Dominantní proud vyjíždějících osob za prací a do škol směřující do Českých Budějovic v roce 2011

Seznam obrázků:

Obr. 1.: Zjednodušené členění základních forem prostorové mobility obyvatelstva

Seznam tabulek:

Tabulka č. 1: Největší sídla v okrese České Budějovice k 26. 3. 2011

Tabulka č. 2: Největší sídla v okrese Český Krumlov k 26. 3. 2011

Tabulka č. 3: Největší sídla v okrese Jindřichův Hradec k 26. 3. 2011

SEZNAM PŘÍLOH

Veškeré přílohy jsou zpracovány v digitální podobě a jsou poskytnuté na přiloženém CD-ROM disku. Kromě samotné bakalářské práce, která je uložena ve formátu PDF, se na disku nachází vytvořené shapefilly, mapy v původním rozlišení a pracovní tabulka, která sloužila k vytvoření analýzy dojížděky za prací a do škol. Vytvořené shapefilly budou dále poskytnuty Krajskému úřadu Jihočeského kraje.

Obsah příloh:

Složka č. 1: Text práce

V této složce se nachází úplný text bakalářské práce v PDF formátu.

Složka č. 2: Přílohy

Příloha č. 1: Shapefilly

Do této přílohy jsou vloženy vytvořené polygonové shapefilly pro účely Krajského úřadu Jihočeského kraje. Zvláště jsou vytvořeny shapefilly pro jednotlivé okresy. Dále se zde nachází shapefilly, kde se nachází všechny obce České republiky a jsou zde zaznamenána data pro sledované území. Poslední částí jsou dokumenty ve formátu PDF, kde jsou metodologické vysvětlivky ke vzniklým shapefilům a originální soubor od ARCDATA PRAHA, kde jsou popsána data pro ArcČR 500 verze 3.1.

Příloha č. 2: Pracovní tabulky

V této části příloh se nachází pracovním tabulka vytvořená v programu Microsoft Excel a ve formátu xlsx. Tabulka je zachována ve formátu, který sloužil při vytváření regionalizace jednotlivých okresů. Jsou zde vypsány dominantní proudy vyjíždějících jak v rámci jednotlivých okresů, tak i z hlediska mimo okresní vyjížděky.

Příloha č. 3: Mapové výstupy

Zde se nacházejí mapové výstupy v originální velikosti ve formátu A4 a v rozlišení 300 dpi. Ve složce jsou vloženy všechny mapy, které byly použity v bakalářské práci.