



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

Dojíždka za prací a do škol ve vybraných okresech Jihočeského kraje 2011
(Strakonice, Tábor, Písek)

Vypracovala: Nikol Jiroutová
Vedoucí práce: Mgr. Martin Blažek

České Budějovice 2014

Prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci „*Dojíždka za prací a do škol ve vybraných okresech Jihočeského kraje 2011 (Strakonice, Tábor, Písek)*“ jsem vypracovala samostatně, pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Zároveň 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 jejích internetových stránkách. Dále souhlasím s tím, aby byly touto elektronickou cestou v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Thesis.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

v Českých Budějovicích dne 28. 7. 2014

.....
Nikol JIROUTOVÁ

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala především vedoucímu mé bakalářské práce, panu Mgr. Martinu Blažkovi, za cenné rady, připomínky a čas, který mi věnoval. V neposlední řadě děkuji i své rodině a přátelům za jejich trpělivost a morální podporu.

JIROUTOVÁ, N. (2014): Dojíždka za prací a do škol ve vybraných okresech Jihočeského kraje 2011 (Strakonice, Tábor, Písek). Bakalářská práce. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, Katedra geografie, 57 s.

Anotace

Bakalářská práce je zaměřena na regionalizaci trojice jihočeských okresů - Strakonice, Tábor a Písek, a to za pomoci dat zachycujících denní dojíždku za prací a do škol k rozhodujícímu datu 26. 3. 2011. Po úvodní kapitole, která se zabývá teoretickými východisky práce, následuje kapitola detailně popisující metodiku zpracování a postupy, které byly v této práci použity. Určitý úsek práce je věnován i samotné charakteristice jednotlivých okresů a výčtu jejich nejdůležitějších administrativních jevů a skutečností. Nejpodstatnější obsah je objasněn v kapitole pod názvem „Analytická část práce“, ve které jsou zachyceny a textově zhodnoceny výsledky dílčích částí regionalizace a řada mapových výstupů, které slouží k vizualizaci výsledků. Na závěr jsou vyhodnoceny celkové výsledky a hypotézy. Součástí je samozřejmě i výčet použité literatury a praktické seznamy zkratk a obrazových příloh.

Klíčová slova

dojíždka, region, regionalizace, středisko, práce, škola, Strakonice, Tábor, Písek

JIROUTOVÁ, N. (2014): Commuting to work and schools in selected districts in South Bohemia Region 2011 (Strakonice, Tábor, Písek). Bachelor thesis. University of South Bohemia in České Budějovice, Faculty of Education, Department of Geography, 57 p.

Abstract

This bachelor thesis is focused on three townships in South Bohemia- Strakonice, Tabor and Písek. It utilizes data describing the daily commute to work and school to the relevant date of November 26, 2011. The introductory chapter, which deals with the theoretical approach of this study, is followed by a chapter detailing the methodology and procedures that were used to create this work. A certain section of the work is devoted to the actual characteristics of individual townships and a description of their most important administrative phenomena and facts. The most relevant content is explained in the chapter titled "Analysis", which contains a written evaluation of the components of regionalization as well as a number of map outputs, which can be used to visualize the results. The work concludes with an evaluation of overall results and hypotheses. A list of references, a practical list of abbreviations and image attachments are also included.

Keywords

commuting, region, regionalization, centre, work, school, Strakonice, Tábor, Písek

OBSAH

1. ÚVOD A CÍLE PRÁCE	8
2. TEORETICKÁ VÝCHODISKA PRÁCE	9
2.1. Region a regionalizace.....	9
2.1.1. Regionalizace.....	11
2.2. Prostorová mobilita obyvatelstva	12
2.3. Doprava	14
2.3.1. Dopravní dostupnost a dopravní obslužnost	15
2.3.2. Dopravní hierarchizace.....	16
3. METODIKA ZPRACOVÁNÍ.....	18
3.1. Zdroje dat	18
3.2. Regionalizace vybraných okresů	19
3.2.1. Vymezení střediskových obcí a jejich zázemí.....	19
4. HYPOTÉZY.....	22
5. OBECNÁ CHARAKTERISTIKA ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ	23
5.1. Okres Tábor	23
5.2. Okres Písek	25
5.3. Okres Strakonice	26
5.4. Sídelní struktura řešeného území	27
6. ANALYTICKÁ ČÁST PRÁCE.....	29
6.1. Okres Strakonice	29
6.1.1. Analýza pracovní dojížděky v okrese Strakonice.....	29
6.1.2. Analýza školní dojížděky v okrese Strakonice	32
6.2. Okres Tábor	36
6.2.1. Analýza pracovní dojížděky v okrese Tábor	36
6.2.2. Analýza školní dojížděky v okrese Tábor.....	40
6.3. Okres Písek	43
6.3.1. Analýza pracovní dojížděky v okrese Písek	43
6.3.2. Analýza školní dojížděky v okrese Písek.....	45
7. ZHODNOCENÍ HYPOTÉZ.....	49
8. ZÁVĚR	51
9. SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A ZDROJŮ	53

10. SEZNAM PŘÍLOH	57
10.1. Seznam map	57
10.2. Seznam obrázků	57
10.3. Seznam tabulek	57
10.4. Seznam zkratk	57
10.5. Seznam příloh v digitální podobě.....	57

1. ÚVOD A CÍLE PRÁCE

Dojíždka neboli pravidelný přesun osob z místa bydliště do místa potřeby je v geografii dlouhodobě sledovaným jevem. Zatímco pravidelné přesuny osob do zaměstnání a za vzděláním jsou celostátně sledovány již od sčítání v roce 1961, nepravidelné pohyby osob za službami či zábavou nejsou statisticky nijak podchyceny a jejich intenzitu lze pouze odhadovat. Jak bude v práci dále nastíněno, dojíždka je základním předpokladem života na venkově a bez ohledu na to, zda je uskutečňována hromadnou nebo individuální dopravou, snoubí se ruku v ruce s kvalitní dopravní infrastrukturou a možnostmi dopravní dostupnosti.

Tato bakalářská práce, jak vyplývá z jejího názvu, bude pracovat s daty, které zachycují denní dojíždku do zaměstnání a do škol v okresech Strakonice, Tábor a Písek, získanými v rámci posledního sčítání lidu, domů a bytů (dále SLDB) v roce 2011. K dosažení cílů, které budou vzápětí zmíněny, bylo nejprve nezbytné prostudovat odbornou literaturu a zvolit vhodné metodické postupy pro jejich realizaci. Následovalo stanovení vstupních hypotéz a shromáždění potřebných dat, která byla pro účely této práce poskytnuta katedrou geografie Pedagogické fakulty Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích.

Jedním ze základních cílů předkládané bakalářské práce bylo stanovení středisek denní dojíždky za prací a do škol v šetřených okresech, na základě nejsilnějších dojíždkových proudů. Analýza dojíždky byla potom druhým dílčím cílem této práce. Po aplikaci použité metody, které se bude podrobněji věnovat jedna z následujících kapitol, vznikly dojíždkové mikroregiony, znázorňující jak velké zázemí je centrum schopné obsloužit a jaký má pro okres význam.

Posledním cílem bylo vytvoření digitálních GIS vrstev publikovatelných na mapovém serveru, a využitelných Krajským úřadem Jihočeského kraje, jejichž výsledky jsou v této práci znázorněny mapovými výstupy, vytvořenými v programu ArcGIS 9.3.

2. TEORETICKÁ VÝCHODISKA PRÁCE

V kapitole s názvem „*Teoretická východiska práce*“ budou objasněny záležitosti, bez kterých by nebylo možné práci patřičně porozumět. Z počátku se bude zaměřovat na problematiku vymezení regionu a regionalizace, následně mobilitu obyvatel a pracovní síly a v neposlední řadě i dopravu a její hierarchizaci.

2.1. Region a regionalizace

Podstatou této práce je vytvářet za pomoci pracovních center a jejich spádových území pracovní a školské regiony. Jak ale celému konceptu regionu náležitě porozumět?

Význam tohoto pojmu se postupem času značně měnil. Jeho základ můžeme spatřovat již v dobách antiky, kdy se studium regionu řídilo učením geografa Strabona a vycházelo z regionalizace podle jednotlivých zemí. Dokonce i význam slova region, který pravděpodobně vychází z latinského výrazu „regio“, znamená v překladu království, nebo politické území (*Bašovský, Lauko 1990*). Jako politicky či historicky vymezené území byl region chápán až do 19. století, které je v dějinách geografie význačné díly popisujícími již osídlená území i nově objevené kouty světa.

S rozvojem vědy a příchodem průmyslové revoluce v 19. století se i pohled na region poněkud změnil. Nově vzniklý deterministický přístup, prosazovaný například geografy jako Alexandr von Humboldt, nebo Karl Ritter, vycházel z tvrzení, že jsou sociální, kulturní a hospodářské charakteristiky regionu ovlivňovány přírodními podmínkami.

S přelomem století a příchodem francouzského geografa Paula Vidala de la Blancheho se nahlížení na region přiblížilo dnešní podobě. Začalo se ustupovat od deterministického přístupu a regiony začaly být určovány na základě vzájemného působení fyzickogeografických a socioekonomických podmínek. I následné příspěvky Richarda Hartshorna, amerického geografa, který jako první pracoval s termínem prostorová diferenciaci, položily základ výzkumných přístupů používaných doposud. (*Toušek, Kunc, Vystoupil a kol. 2008*).

V současnosti je studium regionu považováno za jedno z nejzákladnějších konceptů fyzické i humánní geografie. Toušek, Kunc, Vystoupil a kol. (2008) definují region jako část geografické sféry, která je od okolního světa oddělená na základě prostorové diferenciaci politického, ekonomického, kulturního, či sociálního charakteru. Podobně můžeme porozumět i definici Demka (1987), který za region považuje část krajinné sféry, která se

svými vlastnostmi odlišuje od okolních oblastí. Bašovský a Lauko (1990) popisují region jako dynamický prostorový systém, který vzniká díky interakcím socioekonomických a přírodních jevů. Jako území vymezené na základě společných znaků tvořících dynamický prostorový systém chápe region i Skokan (1999, cit. v Matyášová 2009).

Každá vědecká disciplína, která s pojmem „region“ pracuje, jej vymezuje odlišně. Existence regionů je ovšem nezpochybnitelná (Bašovský a Lauko 1990), a tak otázkou zůstává pouze jak a podle čeho vymezovat jejich hranice. Čtyři různé typologie dělení regionů zaznamenávají ve své práci Toušek, Kunc, Vystoupil a kol. (2008), kteří ovšem také vycházejí z předešlých prací některých geografů.

Tak například klasifikaci regionů podle odvětvového hlediska definoval již před více než 40 lety Hampl (Hampl 1971, cit. v Toušek, Kunc, Vystoupil a kol. 2008). Prvním typem stanovil fyzickogeografické (přírodní) odvětví, v jehož rámci jsou regiony vymezovány na základě fyzickogeografických aspektů, tedy litologických, geomorfologických, klimatických, hydrogeografických, pedogeografických, nebo biogeografických prvků. Druhým případem je sociálněgeografické (humánněgeografické) odvětví, ve kterém je vymezování regionů velmi různorodé. Kritérii pro takovéto rozdělení mohou být informace hospodářského, administrativního, nebo sociálního charakteru, podobně jako v této práci data o dojížděcí. Posledním, a zároveň nejsložitějším typem odvětvového hlediska jsou komplexní geografické regiony, které vznikají spolupůsobením jak fyzicko-geografických, tak sociálněgeografických prostorových diferenciací.

Dělení regionů podle jejich potřeby a důvodu vymezování (metodologie) popsal například polský geograf Dziwoński (1967, cit. v Toušek, Kunc, Vystoupil a kol. 2008). Region může sloužit jako nástroj výzkumu, může být výsledkem předešlé práce, nebo jej lze vytvořit uměle pro účely managementu a plánování území.

Taxonomické hledisko (Parysek 1982, cit. v Toušek, Kunc, Vystoupil a kol. 2008) pracuje s individuálními a typologickými regiony. Prvně jmenované regiony jsou charakteristické svou neopakovatelností a specifičností. Mají svůj název a lze je lokalizovat pomocí zeměpisných souřadnic. Opakem jsou regiony typologické, které díky svým specifickým rysům spadají do určité skupiny regionů, a je jich tedy větší množství.

Nečastěji se ovšem setkáváme se členěním regionu podle formy. V této nejdůležitější geografické klasifikaci může hrát roli jeden, dva nebo dokonce celá skupina faktorů. I přes to, že se klasifikace u jednotlivých autorů mírně liší, dva základní podtypy tohoto dělení nalezneme u všech z nich (Toušek, Kunc, Vystoupil a kol. 2008). První jmenujme třeba homogenní regiony, pro které můžeme v odborné literatuře nalézt hned

několik synonymních výrazů (formální, skalární, uniformní). Tyto regiony jsou specifické svou vnitřní homogenitou a naopak vnější heterogenitou. Cílem studia homogenních regionů se stává vymezení hranic a setkáváme se s nimi převážně ve fyzické geografii. Jejich opakem jsou regiony nodální, někdy též označovány slovy uzlové, vektorové, funkční, spádové, anebo jednoduše heterogenní, podle jejich nesourodého uspořádání vnitřních složek. Zpravidla bývají tvořeny jádrem, které je centrem koncentrace geografických jevů, a jeho zázemím, které je vymezeno na základě určitého kritéria. Intenzita interakcí mezi jádrem a zázemím musí být měřitelná, proto se s nodálními regiony setkáme spíše u sociogeografických prací. Oproti homogenním regionům jsou dynamické (Anděl 1996) a proměnlivé.

2.1.1. Regionalizace

Pro lepší pochopení a možnou analýzu jevů a procesů, odehrávajících se v geografické sféře, slouží organizační systém regionů, který vychází z teorie vzájemné hierarchie. Na pomyslné nejvyšší úrovni hierarchizace regionů stojí planeta Země, na nejnižší potom jednotlivé fyzickogeografické celky ve fyzické, a lidský jedinec nebo administrativní jednotka v sociální geografii.

Regionální taxonomie neboli regionalizace je podle Anděla (1996) analytickým nástrojem vymezení územních jednotek, které se na rozdíl od svého okolí vyznačují určitým znakem. Podle autorů Toušek, Kunc, Vystoupil a kol. (2008) slouží metoda regionální taxonomie k diferenciaci nehomogenního prostoru, s cílem oddělit prostorové jednotky, které splňují regionalizační kritérium, od jednotek které toto kritérium postrádají.

Proces regionální taxonomie se skládá z vlastní regionalizace a regionální typologie. Regionalizací se rozumí vymezení regionu na zvolené hierarchické úrovni, jejímž výsledkem je spojení prostorových jednotek, vykazujících stejné regionalizační kritérium. Regionální typologie v geografické sféře pouze hledá opakující se charakteristické znaky v jednotkách, které následně seskupuje do jednotlivých kategorií, které nemusí být prostorově kontinuální. Výsledkem regionální taxonomie by podle Bašovského a Lauky (1990) měl být souhrn jednotek, kdy každá patří pouze do jedné skupiny kategorií.

Metod, jak prostorové jednotky podle regionální taxonomie rozdělit, je bezpočet. V humánní geografii se věnujeme převážně nodálním regionům, jejichž vymezení je založeno na síle materiálních, energetických či informačních toků mezi jádrem a zázemím. Po identifikaci jádra regionu a jeho hierarchického postavení dochází z pravidla k šetření

síly interakcí, které jsou nejsilnější v bezprostředním zázemí jádra, směrem k semiperiferii slábnou a v periferní oblasti se téměř vytrácejí. Nerovnoměrnost rozložení intenzity toků zapříčiňuje i jejich sklon koncentrovat se do komunikačních kanálů (telefonní sítě, silnice, železnice atd.) a tendence pohybovat se nejkratší, nejrychlejší, nebo nejlevnější cestou (Toušek, Kunc, Vystoupil a kol. 2008).

2.2. Prostorová mobilita obyvatelstva

Nerovnoměrné rozložení dílčích složek v geografickém prostoru determinuje jeho různorodost a proměnlivost. Za jednu z těchto složek lze chápat také samotné lidstvo. Toky lidí, odborně nazývané sociálními interakcemi, lze pozorovat jak v sociálním, tak ekonomickém prostředí. Jedinci a jejich činnosti jsou potom hlavními zástupci těchto interakcí. Jejich chování a rozhodování je odrazem jejich potřeb, které mohou uskutečňovat díky mobilitě (Halás, Kladivo, Šimáček, Mintálová 2010). Zkoumat mobilitu mohou různé vědní disciplíny, a to vždy z poněkud jiného úhlu pohledu. Ani v rámci studií geografie nenacházíme jednotné uchopení tohoto pojmu.

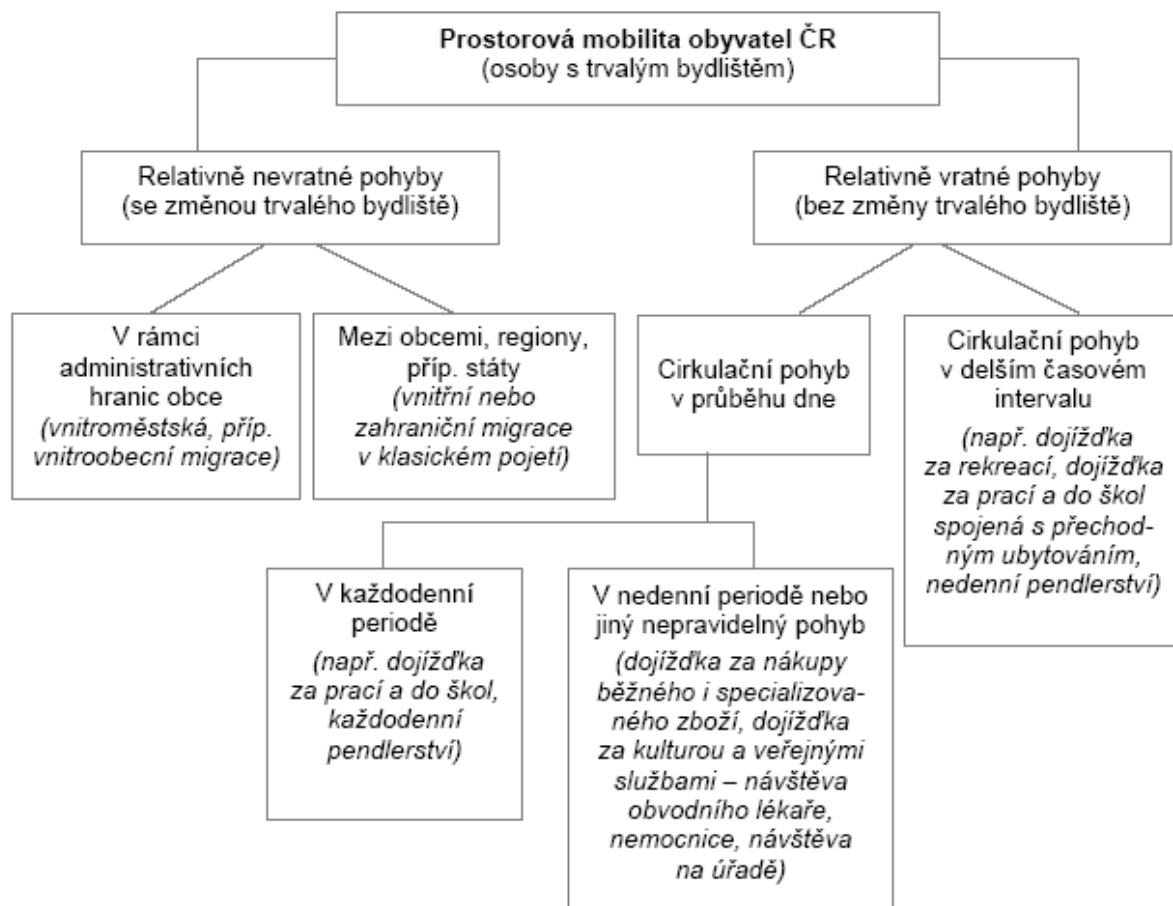
Například podle Kunsta (Kunst 1989, cit. v Lemingerová 2012) lze mobilitu rozdělit na sociální a prostorovou. Sociální mobilita není v podstatě nic jiného než změna sociálního postavení v rámci struktury společnosti. Dále lze sociální mobilitu rozlišit na mobilitu horizontální, charakterizovanou pohyby členů společnosti v rámci skupiny, bez výraznější změny sociálního postavení, a mobilitu vertikální, která je spojena s pohybem jedince po sociálním žebříčku. Oba tyto pohyby jsou společností nejvýrazněji vnímány díky pracovnímu postavení a míře bohatství.

S přihlédnutím na téma této práce je mnohem důležitější forma prostorové mobility. Dle ČSÚ (2005) je členěna na relativně nevratné a relativně vratné pohyby osob. Mezi prvně jmenované se řadí migrace, tedy pohyby spojené se změnou trvalého bydliště. Podle obrazové přílohy (obrázek č. 1) jsou relativně nevratné pohyby dále rozděleny na migraci zahraniční, tedy mezi jednotlivými zeměmi světa, dále vnitřní, mezi kraji, regiony nebo obcemi a na nejnižší úrovni pak stojí migrace v rámci administrativních hranic obce.

Druhou formou prostorové migrace jsou relativně vratné pohyby, tedy ty, které nesouvisí se změnou adresy trvalého bydliště. Tyto cirkulační, nebo někdy také nazývané kyvadlové pohyby, probíhají výhradně v průběhu jednoho dne, po kterém se jedinec vrací zpět do místa svého trvalého bydliště. Nejčastějším denním pohybem je každodenní dojíždka do zaměstnání, která je i podstatou této práce. Zmínit se je ovšem třeba

i o nepravidelných nedenních pohybech, jejichž statistické podchycení je prakticky nemožná. V dlouhodobějším časovém intervalu jsou formami relativně vratných pohybů například cesty za přechodným bydlením nebo rekreací.

Obrázek č. 1: Zjednodušené členění základních forem prostorové mobility



Zdroj: www.csu.cz - Krajská správa ČSÚ v hl. m. Praze

Za jednu z forem migrace je považována i mobilita pracovní síly, neboli pohyby pracovníků, a to jak na území státu, tak převážně v mezinárodním měřítku. Hlavním motivem této migrace je podle Vavrečkové (Vavrečková 2006, cit. v Goldefusová 2010) dosažení vyšší příjmové úrovně. Další autor, který se mobilitou pracovní síly zabýval, Franc (2006), ji pojal jako komplexnější problém a sestavil model nerealistického uspořádání ekonomiky, který byl založen na volném pohybu výrobních faktorů, nulových transakčních nákladech a dokonalých informacích. V praxi by fungování tohoto modelu znamenalo migraci obyvatel za prací do míst, kde bude jejich mezní produktivita největší. V reálném světě ovšem stále hrají v lidských rozhodnutích větší roli osobní a rodinná pouta a kulturní blízkost nad vidinou vyššího ekonomického zisku. Podle Mendeleho (Mendele 2008, cit.

v Lemingerová 2012) je mobilita pracovní síly ovlivňována dynamikou vývoje ekonomických odvětví, nejsilněji potom v jejich rané fázi. To je ovšem patrné převážně v mezinárodní migraci, která je navíc ovlivňována i faktory typu daňová a vzdělávací politika.

Jak vyplývá z předchozích odstavců, základní informace o prostorové mobilitě obyvatel představují údaje o migraci a zejména o dojížděcí za prací a do škol. Podle Hampla (2005) jsou nejpřesnější údaje o těchto prostorových interakcích k nalezení ve výsledcích pravidelného SLDB. I v této práci budou data z posledního sčítání, tedy k datu 26. 3. 2011, používána.

2.3. Doprava

Podle Marady (Marada 2003) je doprava předním tématem sledování veřejnosti i vědy kvůli svému podílu na rozvoji mobility. Nicméně celkově hraje doprava významnou roli ve společenském životě každého jedince již od nepaměti. Propojuje funkční složky území, je důležitým nástrojem integrace regionu a má svůj podíl i při územní dělbě práce. Mirvald (Mirvald 1998 cit. v Marada 2003) o této nevýrobní složce hospodářství s převážně obslužnou funkcí tvrdí, že „zahrnuje pohyb dopravních prostředků po dopravních liniích a činnost dopravních zařízení, jež slouží k uskutečňování dopravy“. Podle Ivaničky (Ivanička 1983, cit. v Marada 2003) je doprava součástí komunikace, neboli činnosti umožňující vzájemné spolupůsobení složek a přemísťování lidí, materiálů, zpráv, produktů a finančních prostředků. Podle Principů územního plánování (2012) působí doprava velice výrazně na lokalizaci výrobních faktorů i regionální politiku.

Míra intenzity dopravy má neustále se zvyšující tendenci. Kořeny tohoto trendu lze spatřovat již v transformačním období. Po roce 1989 došlo k intenzivnímu poklesu spojů, v té době velmi masivně využívané veřejné dopravy, neboť za tím stál rozpad centrálně plánovaného hospodářství a přechod na hospodářství tržní (Kraft 2007). Mírné zlepšení této zhoršené situace sice nepřímo ovlivnila i stávka železničářů v roce 1997, díky které začalo do ztrátové linkové dopravy proudit více dotačních prostředků, rozkvet individuální automobilizace byl však již odstartován. Krokem kupředu, při znovuoživení upadajícího dopravního systému, byla reforma veřejné správy v roce 2005, která podle hned několika autorů (Kraft 2007; Ivan, Boruna 2009) veřejné dopravě prospěla, hlavně po finanční stránce. Dvojice autorů Marada a Květoň (2006) očekávala stagnaci nebo dokonce mírné zhoršení situace veřejné dopravy. Ke stejnému závěru vedla i studie autorů Horák a Ivan

(2010), kteří uvádějí, že od roku 1995, kdy dosahoval relativní podíl veřejné dopravy maxima (asi 18 %) se tato hodnota zmenšuje.

Veřejná doprava je stále více vystavována konkurenci dopravy individuální. V mnoha regionech je zajištěna pouze základní dopravní obslužnost veřejnou dopravou, a tudíž byl přechod obyvatel na individuální dopravu nutností. Ve většině případů však hrají roli ve výběru druhu dopravy i subjektivní faktory jedince, pohodlí, kvalita, cena a mnohdy také tradice a sociální normy. (Marada, Květoň 2010).

V dnešní době je už nejvýznamnějším druhem přepravování osob individuální doprava. Jen mezi lety 1990 a 2004 vzrostl počet motorových vozidel o 58 % a stupeň individuální automobilizace z hodnoty 4,3 % na 2,7 % (Marada, Květoň 2006). Z analýzy Maradovi (2003) disertační práce nevyplýval žádný přímý vztah mezi periférností okresu a stupněm automobilizace. Roli tak hraje výhradně životní úroveň a subjektivní faktory obyvatel. O sedm let později již autoři Marada a Květoň (2010) uvádějí, že nižší míra automobilizace je patrná v oblastech s dlouhodobě vyšší mírou nezaměstnanosti, ne však v regionech s nedostatkem pracovních příležitostí. Tam je naopak využívání automobilu častější, v souvislosti s nedostačující nabídkou veřejné dopravy.

Přesným podílem vyjížděky do zaměstnání podle použitého dopravního prostředku se za pomoci dat ze SLDB 2001 zabývali autoři Marada, Květoň a Vondráčková (2006). Ve všech třech okresech, kterými se tato práce zabývá, tvořila vyjížděka za prací automobilem 50% podíl. Druhá polovina byla u všech tří okresů nejvíce zastoupena dopravou autobusovou a následně až železniční a kombinovanou.

2.3.1. Dopravní dostupnost a dopravní obslužnost

Před přiblížením fungování dopravní hierarchie je třeba pochopit rozdíl mezi dopravní dostupností a dopravní obslužností regionu. U středisek vyššího řádu může být dopravní dostupnost a dopravní obslužnost vhodným ukazatelem pro charakteristiku geografické polohy střediska.

Dopravní dostupnost není na rozdíl od dopravní obslužnosti pojem přesně vymezený zákonem. Marada a Květoň (2006) ji definují jako geografický pojem, který se stanovuje na základě vzdálenostní charakteristiky. Díky různým druhům metriky - vzdálenostní, časové, topologické, cenové atd. lze následně popsat dostupnost geografických objektů. Seidenglanz (2006) si potom pod dopravní dostupností představuje napojení venkovských sídel na dopravní infrastrukturu, respektive již existující dopravní síť. Asi nejobecněji definoval dopravní dostupnost Marada (2003) jako možnost obyvatel

dopravit se do, respektive z, dané lokality do místa potřeby. Dále diferencoval dostupnost na úrovni České republiky do tří úrovní:

- dostupnost v rámci střediska (nodální úroveň)
- dostupnost střediska a jeho zázemí (mikroregionální úroveň)
- dostupnost mezistředisková (meziregionální úroveň)

K tomu všemu dodává, že nevhodná časová rozloženost spojů do cílů vyjížděky způsobuje omezování dostupnosti a tak „*měřítkem dopravní dostupnosti je celková kvalita dopravní obslužnosti lokality/regionu*“.

Dopravní obslužnost přesně definuje Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění: „*Základní dopravní obslužností území kraje je zajištění přiměřené dopravy pro všechny dny v týdnu z důvodu veřejného zájmu, především do škol, do úřadů, k soudům, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a do zaměstnání, včetně dopravy zpět, přispívající trvale únosnému rozvoji tohoto územního obvodu*“.

Seidenglanz (2006) tento pojem vysvětluje jako skutečně existující dopravní vztahy, které jsou v prostoru uskutečňované prostřednictvím individuální a hromadné dopravy. Ivan a Boruta (2009) považují studium dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou za jeden z klíčových atributů kvality života na venkově. Z výzkumu dopravy ve venkovském prostoru (Seidenglanz 2006), který sledoval dopravní dostupnost a dopravní obslužnost hromadnou osobní dopravou v šesti vybraných venkovských územích regionů NUTS 2, vzešly najevo některé faktory, které úroveň dopravní obslužnosti ovlivňují. Jsou jimi:

- sídelní struktura
- infrastrukturní vybavenost
- způsob organizace hromadné dopravy

V podstatě lze říci, že čím je středisko větší, tím větší nároky na dopravu bude mít. To se ovšem nemusí projevit ve vyšším počtu spojů, jako spíše v jejich vytíženosti, která se statisticky sledovat nedá. Jízdní řád má tak pouze omezenou vypovídající schopnost při studiu dopravní obslužnosti centra (Marada 2003).

2.3.2. Dopravní hierarchizace

Doprava je důležitým prostředkem integrace regionu, která zajišťuje fungování interakcí mezi centrem a zázemím. Dopravní síť tvoří dopravní vrcholy a jejich spojnice. Hierarchii těchto dvou složek lze sledovat pomocí různých metod, jako jsou například

akcesibilita, mobilita, konektivita, deviatilita, nebo různé bodové metody. Každá metoda má ovšem různou vypovídající schopnost a srovnání jejich výsledků je neobjektivní.

Postavení dopravních uzlů má vliv na kvalitu komunikací. Na druhou stranu ale i dopravní hierarchie ovlivňuje sídelní strukturu a je tedy obtížné rozlišit jejich vzájemnou podmíněnost. V nadnárodních systémech je hlavním podmiňujícím faktorem koncentrace dopravy ekonomická vyspělost státu, v rámci národních systému je pak klíčovým faktorem hustota zalidnění. Pro potřeby této práce si vystačíme pouze s dopravními systémy mikroregionálního charakteru, které zajišťují dojížděku do škol a do zaměstnání. Zde hraje největší roli poloha obce vůči centru (*Marada 2003*).

V dalším svém příspěvku Marada (2006) dále dělí dopravní polohu na horizontální a vertikální a podotýká, že jsou obě v těsné souvislosti. Zatímco horizontální dopravní poloha určuje postavení obce v dopravní síti, vertikální polohu můžeme chápat jako hierarchizaci středisek podle jejich velikosti a kvality jejich obslužnosti hromadnou i individuální dopravou. V makroregionálním měřítku tak dochází ke spojování jádrových oblastní státu, naopak na úrovni mikroregionální dominuje spojení střediska se svým vlastním zázemím.

3. METODIKA ZPRACOVÁNÍ

Data o dojížděce za prací a do škol jsou cennými zdroji informací o denní rutině a individuálních potřebách jedince (*Mulíček, Sýkora 2011*). Poskytují nám informace o prostorových vazbách mezi centrem a zázemím (*Marada 2003*) a v mnohých oblastech Česka se na mikroregionální úrovni stává dojíždka předpokladem života na venkově (*Boruta, Ivan 2009*). Poprvé se dojíždka za prací sledovala v roce 1961 a od té doby při každém dalším cenzu. Poslední sčítání proběhlo v roce 2011.

3.1. Zdroje dat

Soubor dat, obsahující informace o dojíždčkových proudech z obce do jiné obce, popřípadě i do zahraničí byl pro potřeby této práce poskytnut katedrou geografie Pedagogické fakulty Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích. Tato data byla získána v rámci celonárodního sčítání a rozhodujícím okamžikem byla půlnoc z 25. na 26. 3. 2011. Právě toto sčítání bylo prvním, při kterém si respondenti mohli vybrat mezi listinnou či elektronickou formou vyplňování sčítacích tiskopisů (*ČSÚ 2012*).

Sčítání obyvatel, někdy také nazývané census, je významným zdrojem informací o počtu a demografických, ekonomických či sociálních charakteristikách obyvatelstva. Sledování samotné dojíždky je pouze jednou z dílčích částí, které se v rámci SLDB pozorují a i v průběhu let se její parametry různě mění. Zabrousíme-li do historie sčítání, dojíždka za prací se poprvé sledovala již v roce 1961 a to u všech ekonomicky aktivních obyvatel (dále EAO) s výjimkou zemědělců. Zatímco vyjíždka byla kvantitativně i směrově sledována z každé obce v tehdejší Československé socialistické republice, výsledky dojíždky se vztahovaly pouze k 325 vybraným střediskům republiky. Při cenzu v roce 1970 se již počítalo i s předtím opomíjenými zemědělci a je to také první sčítání, ve kterém se vedle pracovní dojíždky setkáváme i se statistickým podchycením dojíždky do škol. Mimo to se i počet sledovaných center navýšil na 1975 obcí. Velmi podobný počet center byl stanoven také v roce 1980, kdy bylo sčítání dojíždky ochuzeno o některé doplňkové otázky. Revolučním by naopak šel pojmenovat následující census v roce 1991, při němž se nepracuje již pouze s EAO, ale i s nezaměstnanými jedinci. Také zde nebyla pouze předem stanovená střediska, ale sledovala se dojíždka do všech obcí v zemi. Ve výsledcích se setkáme ovšem pouze se středisky, do kterých směřoval proud minimálně deseti dojíždčících osob. O další řadu doplňujících otázek, jako například druh používaného dopravního prostředku nebo periodicita dojíždky, se rozšířilo sčítání v roce 2001. U tohoto

censu bylo poprvé využito optického snímání výsledků ze sčítacích tiskopisů, což výrazně zjednodušilo a urychlilo práci sčítacích komisařů. Na závěr zmiňme ještě zatím poslední prováděné sčítání z roku 2011, které je výchozím souborem dat této práce. Asi největší změnou, oproti předešlému censu, je sledování vyjížděky ne z místa trvalého bydliště, nýbrž z místa obvyklého pobytu. V kontextu této práce to však nepředstavuje žádný problém (Tonev 2013).

3.2. Regionalizace vybraných okresů

V této práci bylo k regionalizaci okresů nahlíženo jak z hlediska dojížděky za prací, tak i podle počtu denně dojíždějících žáků a studentů do škol. Oba dva typy regionalizace vycházejí z práce „*Delimitation of micro-regions in the Czech republic by nodal relations*“, které použil kolektiv autorů Halás, Kladivo, Šimáček a Mintálová (2010).

3.2.1. Vymezení střediskových obcí a jejich zázemí

Analýzou dojížděky se v posledních dvou dekádách zabývalo velké množství více či méně známých geografů, kteří ke svým šetřením využívali především výsledků jednotlivých censů. Čím se ovšem jejich práce liší, je použití rozdílných metod a zvolená kritéria, podle kterých s daty nakládali. Mnohem častěji se setkáváme s analýzou dojížděky za prací, nicméně s analýzou dojížděky do škol je to obdobné.

Intenzita pracovní dojížděky má podle Hampla (2005) stoupající charakter. Domnívá se, že do práce dojíždí mimo obec svého trvalého pobytu 40 % zaměstnaných a to i na mnohem větší vzdálenosti než tomu bylo dříve. Jako klíčový faktor pro vytvoření regionalizace okresů Strakonice, Tábor a Písek byla zvolena dojížděka za prací, která byla k regionalizaci použita na bývalém Československu v rámci sčítání lidu již v roce 1961. Autorů a metod, jak pracovní střediska vymežit a následně provést regionalizaci území, je mezi českými i zahraničními autory bezpočet.

V první řadě je třeba zmínit díla Hampla, který prováděl regionalizaci České socialistické republiky a následně i samostatné České republiky v letech 1978, 1987, 1996 a 2005. Ve všech případech pracoval s výsledky předešlých censů. Výsledky z poslední jmenovaného sčítání (Hampl 2005) popisují regionalizaci České republiky na základě pracovní a školské dojížděky. Vzhledem k tomu, že Hamplova metoda byla aplikována na velikosti celé České republiky, na tak malé území, jako je velikost tří sousedících okresů, by nepodávala odpovídající výsledky.

Další prací, ve které byla použita metoda regionalizace území na základě dominantního proudu pracovní dojížděky, zpracovala ve svém Atlase sídelních systémů ČR dvojice autorů Mulíček, Sýkora (2011). Tento deduktivní přístup vycházel z tzv. nodálního funkčního regionu, tedy regionu, ke kterému byla prostřednictvím silných vazeb integrována ostatní sídla. Konečná kritéria stanovená pro identifikaci obce jako pracovního centra byla dvě. První podmínkou bylo minimálně 1 000 obsazených pracovních míst (dále OPM). Druhou potom to, že obec musí být cílem alespoň jednoho maximálního dojížděkového proudu za prací vycházejícího z libovolné jiné obce. Se souborem pracovních center lze pak přiřazením nestřediskových obcí na základě orientace maximálního proudu celkové pracovní vyjížděky, vytvořit pracovní mikroregiony.

U metod tvořících regiony podle počtu OPM ještě zůstaneme. Tento údaj lze z veřejně přístupných zdrojů vypočítat jako součet počtu ekonomicky aktivního obyvatelstva s počtem osob dojíždějících do obce za prací, od kterého je následně odečtena hodnota počtu osob, které naopak vyjíždějí za prací z obce ven. Hranice stanovená pro uznání obce jako centra se u různých autorů liší. Například Řehák (*Řehák 1984, cit. v Pešek 2012*) označil za centra pracovní dojížděky obce s minimální hodnotou 2 500 OPM. Hampl (2005) tato centra ještě dále rozděluje na střediska mikroregionálního a subregionálního významu. Dalším autorem je například Čekal (2006), z jehož práce vyplývá, že velikostní hranice počtu OPM by měla být specificky nastavená podle toho, jak velké území bude regionalizováno.

Poněkud složitější kritéria byla zvolena v díle autorů Maier, Drda, Mulíček a Sýkora (2007). Za pracovní centra jsou v tomto případě považovány obce, jejichž počet pracovních příležitostí překračuje 1 000 obyvatel, jsou centrem alespoň jednoho dominantního pracovního proudu a minimální populační velikost pracovního regionu je 15 000 obyvatel. Za pomoci pracovní dojížděky, přesněji směru nejsilnějšího dojížděkového proudu do center osídlení získaného ze SLDB 2001, poté vymezili funkční městské regiony, též někdy nazývané funkční urbanizované území. Tato území představují tu část zázemí, která je s centry spjata intenzivními funkčními vazbami. I v tomto případě bylo nutné použít princip územní celistvosti.

Rozebírat hlouběji není v kontextu této práce nutné například díla Kubeše a Pahorecké (*Kubeš 2003, cit. v Pešek 2012*), kteří vymezovali region podle míry obslužné vybavenosti v obcích, nebo Marady (2003) řešícího komplexní funkční velikost obce.

Metodika použitá v této práci vychází, jak již bylo zmíněno výše, z díla autorů Halás, Kladiwo, Šimáček a Mintálová (2010). Hlavním zdrojem dat pro realizaci této metodiky je počet denně dojíždějících osob do zaměstnání a do škol z každé obce v ČR

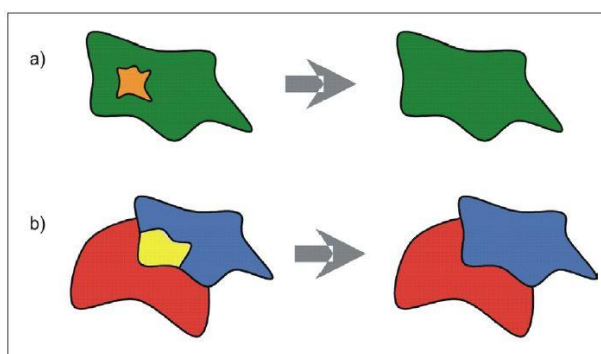
získaného ze SLDB 2011. Záměrem regionalizace ve výchozím příspěvku bylo zachytit přirozené geografické rozdělení prostoru České republiky na mikroregionální úrovni. Z tohoto důvodu bylo pro výběr center použito pouze jediné kritérium. Za centrum dojížděky je považována taková obec, do které proudí dojížděka, ať už za prací, nebo do škol, minimálně ze 4 dalších obcí. To v podstatě znamená, že se výsledný mikroregion musí skládat z minimálně pěti obcí. Je ovšem jasné, že spádová oblast kolem větších měst bude podstatně větší než kolem obcí malých.

Lze předpokládat, že výsledky nebudou po výběru center kontinuální a bude tedy třeba přistoupit na modifikaci spojující výsledné oblasti. Princip územní celistvosti bude v této práci vycházet z následujících pravidel (viz. obrázek č. 2):

- Když spádový region dané obce obsahuje skupinu nanejvýše 4 obcí, které spádují ven z regionu, stanou se součástí regionu, kterého jsou podmnožinou.
- Pokud se skupina obcí nachází na rozhraní dvou (nebo více) spádových regionů, je potom obec zařazena na základě druhého nejsilnějšího proudu, který nám vytváří nepřetržité regiony.

Tato modifikace může někdy způsobit i zánik střediska, které kolem sebe není schopné vytvořit souvislý region vytvořený minimálně z 5 obcí.

Obr. č. 2: Přiřazení obcí do středisek v případě regionální diskontinuity



Zdroj: Halás, Kladivo, Šimáček, Mintálová (2010)

4. HYPOTÉZY

Podobně, jako uvádí ve svém díle „*Delimitation of micro-regions in the Czech Republic by nodal relations*“, tedy ve výchozím díle této práce, skupina autorů Halás, Kladivo, Šimáček a Mintálová (2010), že větší obce budou mít nepoměrně větší spádové oblasti než obce malé, lze předpokládat, že i v případě okresů Strakonice, Tábor a Písek budou mít větší obce, především pak okresní města, větší spádová území, než obce, ač střediskové, ovšem s menším počtem obyvatel.

Marada (2003) ve své disertační práci „*Dopravní hierarchie středisek v Česku: Vztah k organizaci osídlení*“ uvádí, že doprava je důležitým nástrojem integrace regionu a dopravní velikost střediska ovlivňuje jeho územní a populační zázemí. Jak také dále uvádí, samotné spojení střediska se svým zázemím na mikroregionální úrovni představuje především dojížděka do zaměstnání a škol. Na základě těchto tvrzení se lze domnívat, že horizontální dopravní poloha, neboli postavení sídla v dopravní síti, bude mít vliv na vytváření a hlavně velikost zázemí jednotlivých středisek dojížděky.

5. OBECNÁ CHARAKTERISTIKA ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Tato práce se zabývá studiem dojížděky za prací a do škol ve třech okresech Jihočeského kraje, konkrétně okresů Strakonice, Tábor a Písek, které se skládají ze 7 správních obvodů obcí s rozšířenou působností (dále ORP) a dohromady čítají 297 obcí (viz. Mapa č. 1). I přesto, že byly okresní úřady k 1. 1. 2003 zrušeny, administrativní členění na území bývalých okresů existuje i nadále ve stejné podobě, v jaké bylo již v Zákoně č. 36/1960 Sb., o územním členění státu. Historie administrativních změn řešeného území je bezesporu bohatá. Největší územní změnou však prošlo území dnešního Jihočeského kraje na počátku roku 2000, kdy byl okres Pelhřimov zařazen do tehdejšího Jihlavského kraje. Od té doby proběhly pouze menší úpravy hranic jednotlivých 7 okresů, které se v kraji nachází.

5.1. Okres Tábor

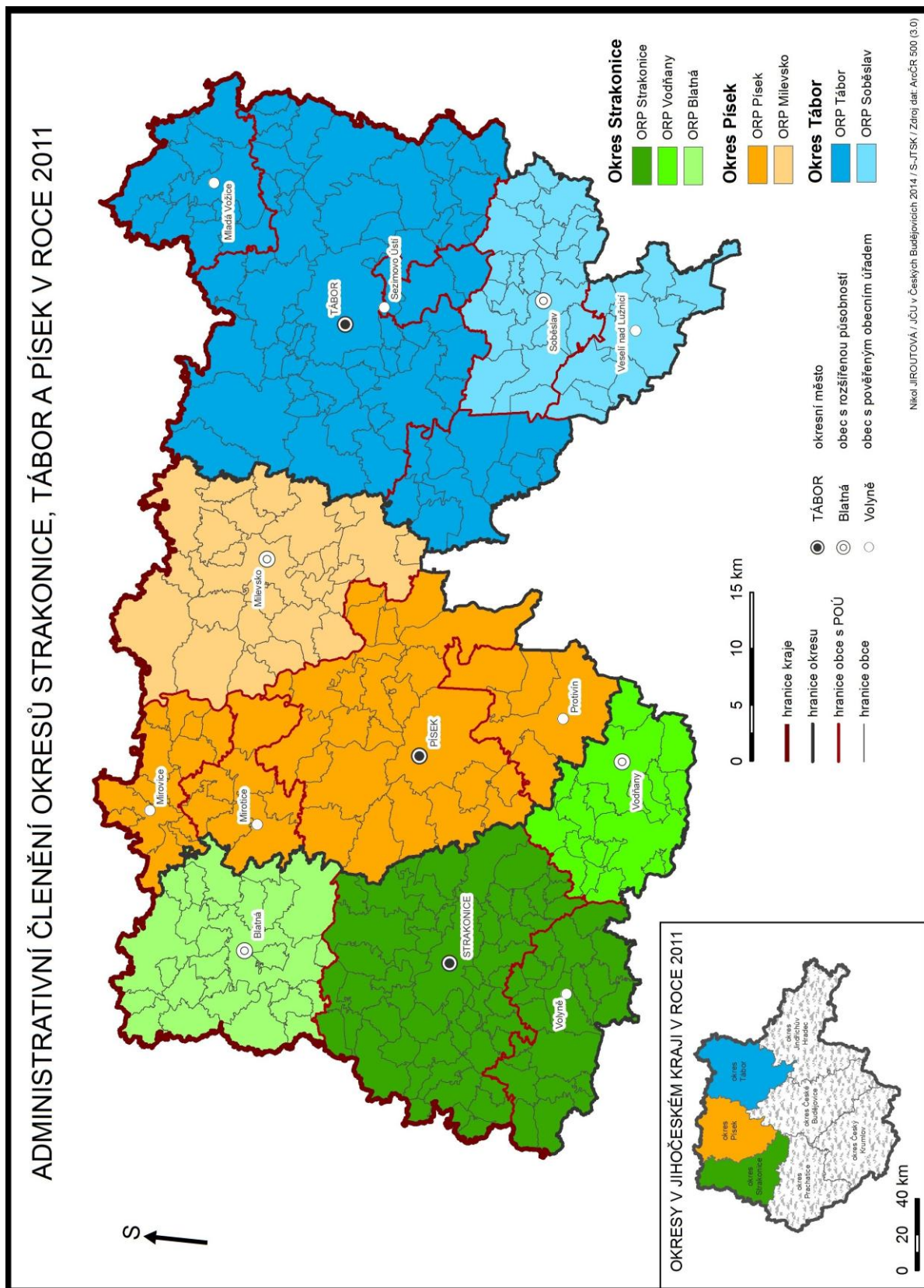
Počtem obyvatel i rozlohou je největší okres Tábor. Ze tří šetřených okresů leží nejvýhodněji, a kromě jihočeských okresů České Budějovice, Jindřichův Hradec a Písek, sousedí také s okresy Středočeského kraje a kraje Vysočina. Od poslední korektury hranic v roce 2007^[1] má rozlohu 1 326 km², a ve 110 obcích, z nichž 9 dosahuje statutu města, žilo v roce 2011^[2] celkem 102 768 obyvatel (ČSÚ 2012). S hodnotou 77 osob na km² se také řadí k jednomu z nejhustěji osídlených okresů kraje. Podíl městského obyvatelstva v okrese dosahuje téměř 70 % a počet obyvatel žijících v okresním městě Tábor se blíží k 36 000. Od roku 2006 můžeme na Táborsku zaznamenat kladné saldo stěhování, které dorovnává ztráty způsobené zápornou přirozenou měnou obyvatelstva.

Nejvýhodnější polohu vůči hlavnímu i krajskému městu má díky dopravnímu spojení. V severojižním směru okrese prochází IV. železniční koridor propojující Berlín-Drážďany – Ústí nad Labem – Prahu – Tábor – České Budějovice – Linec. Zároveň oblastí prochází 42 km dlouhý úsek dálnice D3 mezi Meznem a Veselím nad Lužnicí, který ovšem v roce 2011, ke kterému se tato práce vztahuje, ještě v provozu nebyl. Toho času tvořila páteř dopravy v okrese silnice I/3 spojující okres jak s Prahou, tak s Českými Budějovicemi. Výhledově by měla dopravní polohu okresu posílit dostavba dálnice D3, která by tak

[1]: V rámci sladění hranic okresů podle správních obvodů ORP byla k 1. 1. 2007 předána obec Čenkov u Bechyně okresu České Budějovice.

[2]: Výsledky získané v rámci Sčítání lidu, domů a bytů 2011 k datu 26. 3. 2011

Mapa č. 1: Administrativní členění okresů Strakonice, Tábor a Písek v roce 2011



Zdroj: vlastní zpracování

výrazným způsobem ulevila silnici I/3, jež je zároveň i mezinárodní silnicí E55 propojující 7 zemí Evropy.

Hodnota 52 653, to je počet všech EAO v okrese Tábor. Těchto 12 % EAO mělo v roce 2011 možnost pracovat v 26 212 registrovaných ekonomických subjektech. Míra registrované nezaměstnanosti toho času dosahovala hodnoty 9,46 %. Největší podíl, okolo 40 % zaměstnanců, pracuje v průmyslu. Vyšších hodnot podílu, než je průměrné zastoupení v rámci kraje, dosahuje i v zemědělství a obchodu. Naopak ve službách mírně zaostává.

5.2. Okres Písek

Prostředním z vybraných okresů kraje je okres Písek. Kromě jihočeských okresů (České Budějovice, Tábor, Strakonice) sousedí na severu již jen se Středočeským krajem. Od již zmiňované korektury hranic v roce 2007^[3] se rozloha okresu ustálila na hodnotě 1 127 km². Ve stejném roce klesl počet obcí na 75, z nichž pětice dosahuje statutu města. V roce 2011^[2] žilo v okrese 70 460 obyvatel a tím se i tento okres se svou hustotou zalidnění 63 obyvatel na km² považuje za ty hustěji osídlené v kraji. Hlavním centrem koncentrace obyvatel je pochopitelně okresní město Písek, které čítá bezmála 30 000 obyvatel a je třetím největším v Jihočeském kraji. Zatímco v přirozené obměně obyvatelstva dochází spíše ke stagnaci se zanedbatelnými meziročními výkyvy na obě strany křivky, v počtu přistěhovaných okres od přelomu tisíciletí populačně narůstá.

I přesto, že okresem neprochází žádný důležitý železniční koridor je síť místních vlakových linek dostačující. Hlavní páteří vlakové dopravy jsou tratě spojující od západu Plzeň s Českými Budějovicemi a severozápadu Zdice s Českými Budějovicemi, respektive dále s Českými Velenicemi. Svou roli v plynulé dostupnosti hrají hlavně železniční uzly Ražice a Putim. S Českými Budějovicemi je centrum okresu spojeno i silnicí I/20, vedoucí dále na Plzeň a Karlovy Vary. Tuto komunikaci lze nalézt i pod mezinárodním označením E49, která je přes Českou republiku pojítkem mezi Rakouskem a Německem. Ze severního směru ji kříží silnice I/4, která spojuje Prahu, přes Strakonice s Německem. V úseku mezi Pískem a okolím obce Mirovice je vystavěno již 22 km rychlostní silnice R4, která ovšem v tomto úseku nepodléhá poplatku a je tedy prozatímne označena jako silnice I/4.

[3]: V rámci sladění hranic okresů podle správních obvodů ORP byla k 1. 1. 2007 předána obec Dražič okresu České Budějovice.

Po dobudování zbylých 36 km rychlostní silnice bude nynější spojení okresního města Písku s Prahou ještě rychlejší.

Podle sčítání^[2] představuje počet EAO v okrese 36 563 osob, to je asi 8 % všech EAO kraje. Stejný podíl představuje i počet 16 854 registrovaných ekonomických subjektů. Nejvíce osob je zaměstnáno v průmyslu (38 %), což je mírně nad průměrem kraje, podobně jako zaměstnanost v netržních službách. Naopak mírně za průměrem zaostávají služby tržní, zejména pak doprava. V zemědělství je zaměstnáno zhruba 8 % pracujících a z nich je více než sedmina tvořena soukromými subjekty. Průměrná míra registrované nezaměstnanosti v Jihočeském kraji dosahovala v roce 2011 na 7,53 %. V tomto okrese byla ještě o něco méně, přesněji 7,09 %.

5.3. Okres Strakonice

Nejzápadněji položený je okres Strakonice. Jeho západní hranice se dotýká Plzeňského kraje, na severu sousedí s krajem Středočeským a okresy České Budějovice, Písek a Prachatice ho pojí s krajem Jihočeským. Svou rozlohou 1 032 km² není nejmenším okresem pouze v rámci řešeného území, ale i v rámci celého kraje. Čím ovšem vyniká, je počet 112 obcí, z nichž je 6 měst s celkovým počtem 70 765 obyvatel^[2]. Není divu, že i zde je hustota zalidnění na jihočeské poměry vysoká a to 68 obyvatel na km². Počet osob žijících v největším městě okresu - ve Strakonicích, přesahuje dvacetitisícovou hranici. Saldo přirozené měny obyvatelstva bylo v posledních pěti letech velmi vyrovnané, s malými výkyvy, podobná situace panuje i u migrace, která v posledních letech převažuje ven z okresu. Výsledkem je mírné snižování počtu obyvatel okresu, ne však razantním způsobem.

Jedinou významnější železniční tratí na území okresu Strakonice je výše zmiňovaná trať spojující Plzeň s Českými Budějovicemi, na jejíž trase se město Strakonice nachází. Mnohem kvalitnější je pak poměrně hustá silniční síť, jejímž hlavním bodem křížení je okresní město Strakonice. Od severovýchodu do Strakonic vede již taktéž výše zmiňovaná silnice I/4 vedoucí z Prahy až do Německa. Druhou pátevní komunikací, probíhající ve více méně kolmém směru na silnici I/4 je silnice I/22, která začíná u Vodňan a přes Strakonice a Horažďovice vede až do západočeských Domažlic. Celkově má okres Strakonice ze všech tří okresů nejhustější silniční síť, a to 78,2 km na 100 km², což silně převyšuje průměrné hodnoty kraje i České republiky. Důvody jsou jasné, velký počet obcí na relativně malém území, v porovnání s dalšími dvěma okresy.

Podobně jako v předchozím okrese i ve Strakonících nalezneme něco přes 8 % (35 621) EAO kraje. Velmi podobně se jeví i 16 047 (10 %) registrovaných ekonomických subjektů. V odvětvové struktuře jednoznačně vede průmysl. Vyzdvihnout je ovšem třeba i zemědělství, protože zde pracuje druhý největší podíl zaměstnanců v zemědělství v kraji. Registrovaná nezaměstnanost v roce 2011 byla 9,42 %.

Tabulka č. 1: Největší obce okresů Strakonice, Tábor a Písek k 26. 3. 2011

NEJVĚTŠÍ OBCE OKRESŮ STRAKONICE, TÁBOR A PÍSEK K 26. 3. 2011		
NÁZEV MĚSTA	POČET OBYVATEL	OKRES
Tábor	34 430	Tábor
Písek	29 706	Písek
Strakonice	22 690	Strakonice
Milevko	8 661	Písek
Sezimovo Ústí	7 254	Tábor
Vodňany	7 147	Strakonice
Soběslav	7 057	Tábor
Blatná	6 705	Strakonice
Veselí nad Lužnicí	6 386	Tábor
Bechyně	5 278	Tábor

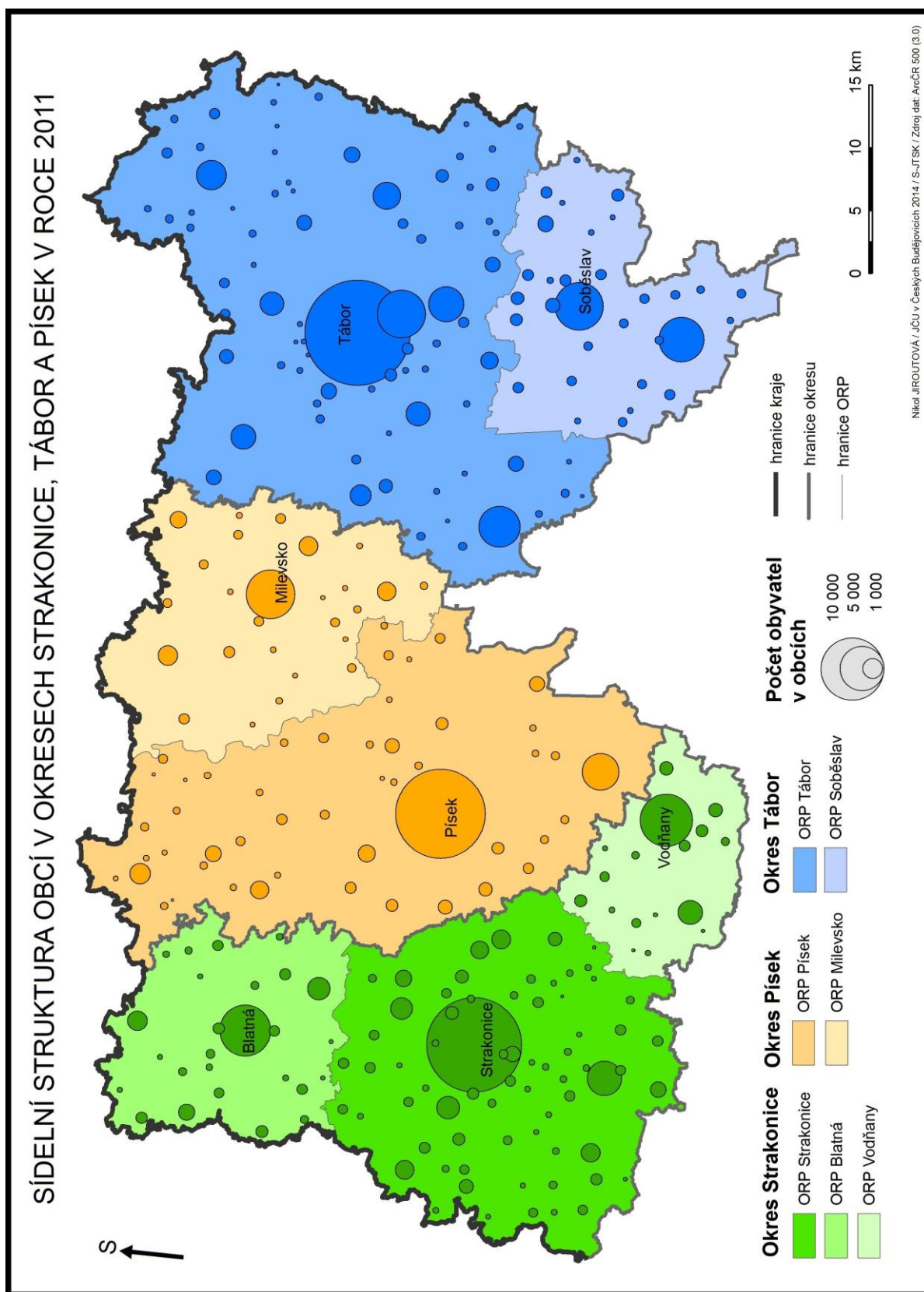
Zdroj: SLDB 2011, vlastní zpracování

5.4. Sídlní struktura řešeného území

Okresy Strakonice, Tábor a Písek dohromady zabírají plochu 3 485 km², tedy zhruba třetinu kraje. Celkem čítají 297 obcí, z nichž 20 je měst a v roce 2011^[3] v nich žilo 243 933 osob, tedy necelých 40 % obyvatel kraje. Mezi deseti největšími městy kraje se nacházejí hned 4 města z šetřených okresů. Na druhém místě za krajským městem České Budějovice je to Tábor s 34 430 obyvatel, na třetím Písek s 29 706 a na čtvrté místo se řadí Strakonice s 22 690. Osmé místo v kraji potom patří s 8 661 obyvateli píseckému Milevsku.

Hodnota desátého největšího města z řešených okresů je 6 386 obyvatel v obci Veselí nad Lužnicí patřící okresu Tábor. Právě počet Táborských obcí figuruje v tabulce (tabulka č. 1) s největšími obcemi nejvíce. Ani jeden z okresů nekopíruje přesně logaritmickou křivku ideálního polycentrického osídlení Zipfova pravidla. Výkyvy ovšem nejsou nijak extrémní. Mapa sídelního systému (viz. mapa č. 2) dokládá již výše zmiňovanou hustou síť malých obcí v okrese Strakonice a taky největší koncentraci větších měst v okrese Tábor. Naopak je z ní patrný menší počet obcí v okrese Písek.

Mapa č. 2: Sídlní struktura okresů Strakonice, Tábor a Písek v roce 2011



Zdroj: vlastní zpracování

6. ANALYTICKÁ ČÁST PRÁCE

Tato část práce se zabývá zpracováním výsledků, které vzešly z předchozí regionalizace šetřených okresů. Podle zásad, které byly již popsány v kapitole „Metodika zpracování“, byly v rámci každého okresu vytvořeny dva dílčí mapové výstupy, vyobrazující regionalizaci okresů na základě počtu denně dojíždějících osob za prací a do škol. V každé mapě jsou zároveň znázorněny i obce, jejichž nejsilnější dojížděkové proudy směřují mimo šetřený okres.

Způsob regionalizace použitý v této práci, dává možnost vzniku přirozeného rozdělení geografického prostoru. Středisky dojížděky se zpravidla stávají obce s dostatkem pracovních příležitostí, respektive školských zařízení. Jak je ale i v této práci nejdříve dokázáno, svůj vliv na formování regionů má i vzájemná vzdálenost jednotlivých center a kvalita dopravní dostupnosti. Z tohoto důvodu byly do závěrečných map regionalizace zaneseny i sítě hlavních silničních a železničních tahů. Ke všem následujícím mapám je připojen i krátký komentář.

6.1. Okres Strakonice

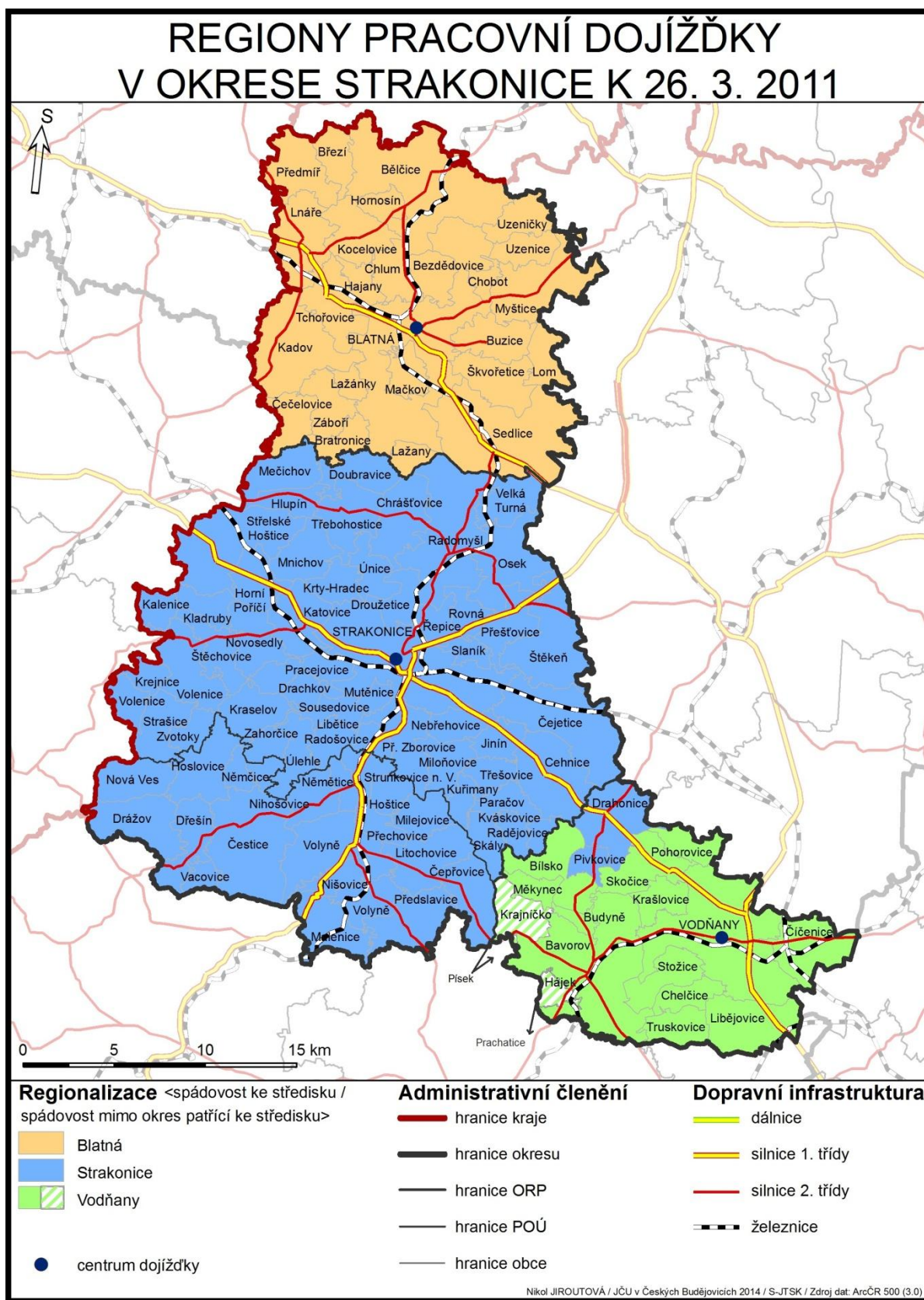
Nejzápadněji položený okres Strakonice vyniká vysokým počtem 112 obcí, z nichž šestice dosahuje statutu města. Okres je rozdělen na tři správní obvody ORP, jmenovitě Blatná, Strakonice a Vodňany, přičemž se v rámci ORP Strakonice nachází ještě jeden správní obvod obce s pověřeným obecním úřadem (dále POÚ) Volyně. Všechny výše zmiňované obce s rozšířenou působností se staly centry denní dojížděky za prací. Střediskových obcí denní dojížděky do škol je pak o poznání více.

Zajímavostí tohoto územního celku je rozdělení katastrálních území obcí Níhošovice a Volyně na dvě samostatné části. Vzhledem k poloze uvnitř kontinuálních území mikroregionů to však nepředstavuje žádné větší komplikace.

6.1.1. Analýza pracovní dojížděky v okrese Strakonice

Z výchozího přiřazování na základě nejsilnějšího proudu denně dojíždějících osob do zaměstnání vzešla trojice obcí, v tomto případě měst, která díky svým pracovním příležitostem a mnohdy i výhodné poloze v dopravní infrastruktuře dospěla ke statutům střediskových obcí. Na mapě č. 3 si lze povšimnout, že ani následná korektura hranic, způsobená přeřazováním zbývajících obcí, na tomto počtu nic nezměnila.

Mapa č. 3: Regiony pracovní dojíždky v okrese Strakonice k 26. 3. 2011



Zdroj: vlastní zpracování

Nejvýznamnějším střediskem okresu, a tedy i centrem pracovního mikroregionu, se stalo město Strakonice. Jeho zázemí je tvořeno 71 obcemi, což potvrzuje výhradní postavení tohoto okresního města. Středisková obec má centrální polohu uvnitř svého kontinuálního spádového území, které se od ní rozpíná všemi směry a vyplňuje celou střední část okresu. Jen u čtyř obcí (Pivkovic, Přečovice, Radějovice, Zvotoky) směřoval nejsilnější proud kromě Strakonic i do jiných, nestřediskových obcí v jejich okolí. Ve všech případech se však jednalo o interakce o velikosti maximálně čtyř dojíždějících osob, tedy nikterak silné. Až k druhým nejsilnějším dojížděkovým proudům muselo být přihlédnuto u obcí Kalenice a Nemětice, které primárně spadovaly k obcím Novosedly, respektive Volyně. I zde se ovšem jednalo o téměř zanedbatelné rozdíly. Nejsilněji jsou se Strakonicemi spojeny obce Volyně (168), Katovice (131) a Radomyšl (113). Na sto jedinců se naopak denně přesouvá ze Strakonic do centra sousedního okresu, města Písku. Zdaleka největším zaměstnavatelem ve Strakonicích jsou firmy strojírenského průmyslu v objektu bývalého závodu ČZ Strakonice, a.s. vč., která zaměstnává bezmála jeden a půl tisíce osob ze Strakonic i blízkého okolí.

Druhým, severněji umístěným střediskem se stalo šestitisícové město Blatná, jehož zázemí je tvořeno 26 okolními obcemi, a naprosto dokonale tak vyplňuje území stejnojmenného území ORP. Nejsilnější interakce spojuje Blatnou s obcí Sedlice, ze které denně dojíždí za prací do sousedního města 71 obyvatel. Podobnou hodnotu, 69 denně dojíždějících osob, zaznamenáváme i z obce Bělčice, nacházející se u severní hranice okresu. Pouze u obce Předmíř, muselo být přihlédnuto k orientaci druhého nejsilnějšího proudu pracovní dojížděky. U obce Záboří pak musel být naopak aplikován princip územní kontinuity, jelikož její nejsilnější proud denně dojíždějících osob do zaměstnání směřoval do Českých Budějovic. Vzhledem k tomu, že se tato obec nenachází u hranice okresu, nemohla být do mapového výstupu zanesena ani jako obec, která sice primárně spáduje k jinému, mimo okresnímu středisku, nicméně má i svou příslušnost k některému z místních mikroregionů.

Poslední zatím nejmenovaný mikroregion, ve kterém se setkáváme hned s dvěma obcemi, jejichž první nejsilnější proud směřuje mimo okres a zároveň leží u okresních hranic, je koncentrován okolo města Vodňany. Nachází se v jihovýchodním cípu okresu a tvoří jej 15 obcí v zázemí. S tímto počtem se Vodňany staly nejmenším mikroregionem okresu, který také jako jediný nedosahuje ani svých vlastních administrativních hranic ORP. Zatímco velikost interakcí mezi střediskem mikroregionu a jeho ostatními obcemi je spíše slabšího rázu, vyjížděka ze samotných Vodňan do krajského města České Budějovice

dosahuje hodnoty 129 denně dojíždějících zaměstnanců. S takto vysokým číslem se nesetkáváme ani u jednoho z výše jmenovaných mikroregionálních středisek. Nejsilnější proud mimo okres vede i z obce Hájek do Prachatic (3) a z obce Krajníčko do Písku (2), který se ovšem nachází zcela opačným směrem. Z hodnot uvedených v závorkách lze odvodit, že nelze těmto vztahům přikládat přílišný význam, neboť jsou téměř zanedbatelné. V mapě jsou nicméně i přesto vyznačeny čárkovaným výplňovým symbolem.

Při celkovém pohledu na mapu č. 3 si tedy můžeme povšimnout třech spádových oblastí, které se více méně rovnoměrně koncentrují kolem svých střediskových obcí a vytvářejí tak ucelená kontinuální území. Zatímco mikroregion Blatná je jediný, který dokonale pokrývá území svého správního obvodu ORP, mikroregion Vodňany dvě své obce v hranicích správního obvodu stejného řádu, obsloužit nedokáže. Příčinu tohoto jevu hledejme v dobré dostupnosti města Strakonice po silnici I/22, které je bezesporu místem největší koncentrace pracovních příležitostí šetřeného okresu.

6.1.2. Analýza školní dojížděky v okrese Strakonice

Po zpracování dat, která obsahovala informace o počtech denně dojíždějících osob do škol v okrese Strakonice, vzešlo osm střediskových obcí, které kolem sebe dokáží koncentrovat minimálně 4 další obce a vytvořit tak kontinuální dojížděkové zázemí. Tvary vzniklých mikroregionů jsou vyobrazeny na následující mapě č. 4. Co již ale z mapového výstupu vyčíst nelze jsou hodnoty počtu dojíždějících osob. I v tomto případě zaznamenáváme nejsilnější interakci mezi městem Vodňany a České Budějovice a má hodnotu 117 denně dojíždějících žáků a studentů za vzděláním.

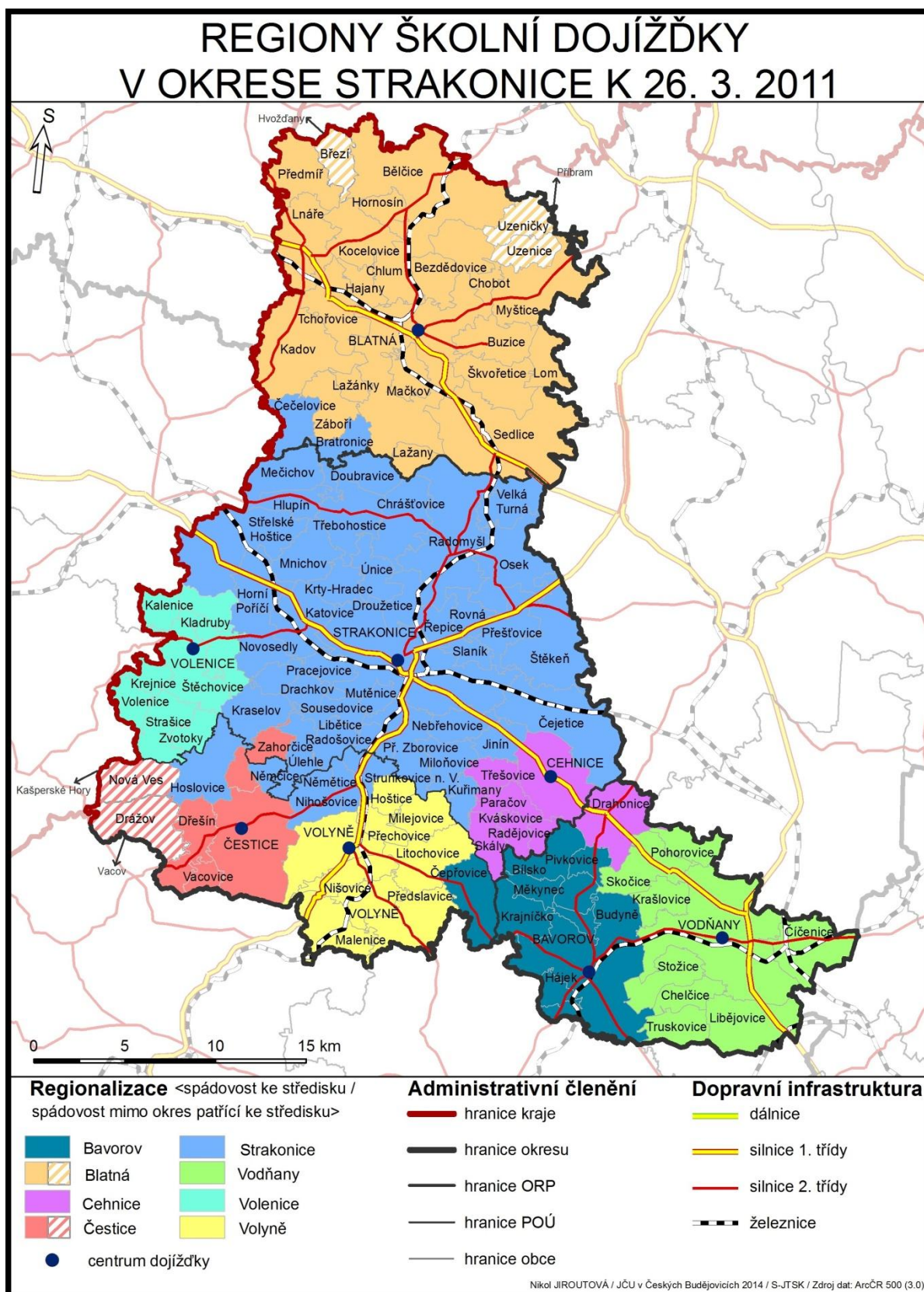
Podle předpokladů se nejrozsáhlejším mikroregionem stalo spádové území kolem města Strakonice, a to i přesto, že u jižní hranice okresu vzniklo hned několik menších dojížděkových středisek. Zázemí okresního města tvoří více než třetina všech obcí okresu (42) a to především díky rozmanitému výběru vzdělávacích zařízení. Vedle několika škol základních se v tomto městě nachází i Gymnázium, Euroškola, Střední odborné učiliště, nebo Vyšší odborná škola při Střední průmyslové škole. Při analýze výsledků muselo být hned u dvou obcí (Čejetice a Novosedly) přihlédnuto až k hodnotě druhého nejsilnějšího proudu. Další skupinka obcí (Hlupín, Chrástovice, Mnichov, Novosedly a Přední Zborovice), která primárně spádovala do jiných nestřediskových obcí, byla okolím pohlcena a stala se tak součástí tohoto mikroregionu. Jednostranný ústupek musel být proveden i při rozhodování o příslušnosti obce Velká Turná. Tato obec sice ležela na hranici dvou

sousedících mikroregionů, nicméně do jejich středisek nedojížděl ani jeden student. O přiřazení ke Strakonickým tak rozhodla orientace Radomyšle, která je centrem hlavního dojížděkového proudu Velké Turné. Na závěr zmiňme ještě obec Střelské Hoštice, ze které kromě do Strakoníc, dojíždí denně 18 žáků a studentů i do Horažďovic (okres Klatovy).

Severní část okresu je podobně jako u regionalizace dojížděky za prací obsloužena městem Blatná. Jeho zázemí je tvořeno 23 sousedními obcemi, které mají ke svému centru dobrou dopravní dostupnost a to jak po pozemní komunikaci 1. a 2. třídy, tak i po železnici. Kromě Střední odborné školy a Středního odborného učiliště je v Blatné i několik škol základních, které mnohdy v okolních obcích scházejí. U východní hranice mikroregionu se nacházejí obce Lom a Sedlice, které stejnou měrou jako do Blatné spádují i k poměrně dobře dostupnému Písku. Obec Lažany u jižní hranice má zase stejné dojížděkové hodnoty jak do Blatné tak i do Strakoníc a ve výsledku muselo být přihlíženo k orientaci v pořadí dalších dojížděkových proudů a umístění v administrativních hranicích. Zajímavý je bezesporu i výsledek dojížděky z obce Horosín, jejímž přirozeným centrem se stala obec Bělčice a naopak hodnota dojížděky do Blatné se rovná nule. U severní hranice tohoto mikroregionu si můžeme povšimnout čtveřice obcí, která je na mapě znázorněna čárkovaně. Tento výplňový symbol naznačuje, že ačkoliv podle hodnot druhých nejsilnějších proudů a polohy místa, patří tyto obce do kompaktního spádového území místního mikroregionálního střediska. Proto jejich vůbec nejsilnější proudy dojížděky směřují do některé z obcí za hranicemi okresu. Z obce Předmít dojíždí denně 8 jedinců za vzděláním do zhruba 5 kilometrů vzdálených Kasejovic (okres Plzeň-jih). Ještě menší vzdálenost pak denně absolvuje 6 školáků z obce Březí do Hvozd'an (okres Příbram). Naopak téměř 30 kilometrů vzdálená Příbram se stala dominantním dojížděkovým centrem dvou sousedních obcí Uzenice (2) a Uzeničky (4).

Posledním střediskem, které figuruje i ve výsledcích pracovní regionalizace je město Vodňany. I přes poměrně rozmanitou nabídku vzdělávacích zařízení, zajištěnou například přítomností pobočky Fakulty rybářství a ochrany vod Jihočeské univerzity, Střední veřejnoprávní školou, Gymnáziem, nebo Středním odborným učilištěm služeb, tvoří zázemí Vodňan pouze 9 obcí. Vzhledem k úzké specializaci těchto škol se lze ale domnívat, že studenti budou do Vodňan dojíždět i z větších vzdáleností, a to jak každý den, tak i na celý vyučovací týden. Nepřehlédnutelný je ovšem fakt, že obslužná schopnost Vodňan v případě dojížděky za vzděláním, nedosahuje uspokojivých výsledků, neboť obsluhuje jen něco málo přes polovinu rozlohy vlastního území ORP.

Mapa č. 4: Regiony školní dojíždky v okrese Strakonice k 26. 3. 2011



Zdroj: vlastní zpracování

Do zbývající části tohoto území se vklíní mikroregion obce Bavorov a i část dojížděkového zázemí Cehnic. Prvně jmenované město je se svými necelými patnácti sty obyvateli střediskem osmičlenného dojížděkového zázemí. Jelikož se v tomto případě jedná výhradně o žáky základních škol, není tak žádným překvapením, že i hodnoty nejsilnějších proudů jsou pouze jednociferné.

Již zmiňované Cehnice jsou potom asi nejméně významné centrum v celém okrese, jelikož dojížděkové proudy do nich jsou velice slabé a hned ve třech případech (Kváskovice, Radějovice, Třešťovice) muselo být rozhodováno až na základě polohy, nebo druhých nejsilnějších proudů. Celkový počet obsluhovaných obcí se díky místní základní škole ustálil na sedmi.

Při postupu dále na západ se nachází obec s POÚ Volyně. V jejím zázemí nalezneme osm obcí, ze kterých dojíždějí studenti například do Střední průmyslové a Vyšší odborné školy, nebo do Střední a jazykové školy s právem státní jazykové zkoušky. Středisková obec Volyně je umístěná v severozápadní části svého mikroregionu. Tento jev si lze vysvětlit blízkostí a dobrou dopravní dostupností Strakonice se severněji umístěnými obcemi.

Mezi dvěma posledními středisky se nachází obec Čestice, která se zachovala jako středisko jen díky tomu, že Vacovice byly pohlceny do té doby pouze čtyřčlenným dojížděkovým zázemím. Následně k nim byly přiřazeny i obce, které primárně spadají mimo šetření okres. Tou první je obec Nová Ves, jejímž přirozeným centrem jsou díky dvěma dojíždějícím Kašperské Hory (okres Klatovy) a tou druhou obec Drážov, ze které dojíždí stejný počet žáků do Vacova (okres Prachatice).

A konečně i poslední středisková obec Volenice, jejíž dojížděkové zázemí se soustřeďuje u jihozápadní hranice okresu Strakonice a čítá sedm obcí. Důvodem vzniku tohoto mikroregionu je pravděpodobně nedostačující dopravní propojení s okresním městem, jelikož i zde se potýkáme s velmi slabými, přesto však stále nejsilnějšími, dojížděkovými proudy. Jediným vzdělávacím střediskem je místní základní škola.

Při celkovém pohledu na mapu regionalizace podle školní dojížděky je zřejmé, že nejvíce svůj potenciál naplňuje město Blatná, které obsluhuje téměř celé své území ORP. To samé se ovšem nedá říci o okresním městě Strakonice, jehož vliv směrem k jihu slábne. Úlohu střediskových obcí v jižní části okresu tak přebralo hned několik menších měst a obcí a i přesto, že dojížděkové proudy do nich nejsou nikterak silné, stále se jedná o ty nejsilnější. Asi největším překvapením je vznik střediska Cehnice, které mají velmi výhodnou dopravní polohu mezi Strakonice a Vodňany a tudíž by se dalo předpokládat, že se místní obce

přerozdělí právě mezi ně. Důvody výběru místní základní školy tak můžeme spatřovat ve vyhovujícím svazu hromadnou dopravou, kvalitě zařízení, nebo tradici.

6.2. Okres Tábor

Rozlohou největší okres Tábor, nemá sice v rámci řešeného území nejvíce obcí (110), čím ale zbylé dva okresy převyšuje je počet 9 obcí se statutem města. Administrativně je okres Tábor rozdělen na dva obvody ORP- Soběslav a Tábor, v jejichž katastrálních hranicích se nachází 6 obcí s POÚ (Bechyně, Mladá Vožice, Sezimovo Ústí, Soběslav, Tábor a Veselí nad Lužnicí).

Podobně jako bylo upozorňováno v okrese Strakonice na rozdělené katastrální území dvou tamních obcí, i zde je nutné na výskyt této skutečnosti poukázat. Celistvost územního celku obce Dírná, která leží při jihozápadní hranici okresu, je totiž narušena zásahem části obce Třebějice. Ani v jedné z dílčích regionalizací to však nevytváří žádné problémové situace.

6.2.1. Analýza pracovní dojížd'ky v okrese Tábor

Město Tábor, je největším městem v rámci šetřeného území a je tedy pochopitelné, že kolem sebe bude vytvářet největší dojížd'kové zázemí. Zbylých 5 středisek sice nevytváří zdaleka ani poloviční zázemí jako tomu je u okresního města, to však neznamená, že by jim neměl být přisuzován náležitý význam. Vše vyobrazuje mapa č. 5.

Město Tábor, největší nejen v tomto okrese, ale i v souboru třech sousedících okresů, které tato práce analyzuje, vytváří dojížd'kové zázemí tvořené 52 obcemi. Dojížd'kové proudy v tomto mikroregion běžně čítají i několik desítek jedinců. Nalezneme zde však i takové, u kterých denně do Tábora dojíždí i několik stovek zaměstnanců denně. Tím úplně nejsilnějším je proud ze Sezimova Ústí (582) a následně pak z Plané nad Lužnicí, která je mimo jiné i hlavním cílem dojížd'ky zaměstnanců ze samotného Tábora (493). Území ORP Tábor je poměrně rozsáhlé a tak dojížd'kové zázemí tohoto města nepokrývá celou jeho plochu. V rámci tohoto administrativního celku se ovšem nacházejí ještě další tři území obcí s POÚ, jež ve dvou případech (Bechyně, Mladá Vožice) svá území sami obsluhují. Tím třetím je potom obec s POÚ Sezimovo Ústí, které doplatilo na svou blízkost k Táboru a střediskem dojížd'ky se nestalo. Tábor je i hlavním dopravním uzlem stejnojmenného okresu a tak není snad ani třeba konkrétněji zdůvodňovat proč se jeho dojížd'kové zázemí

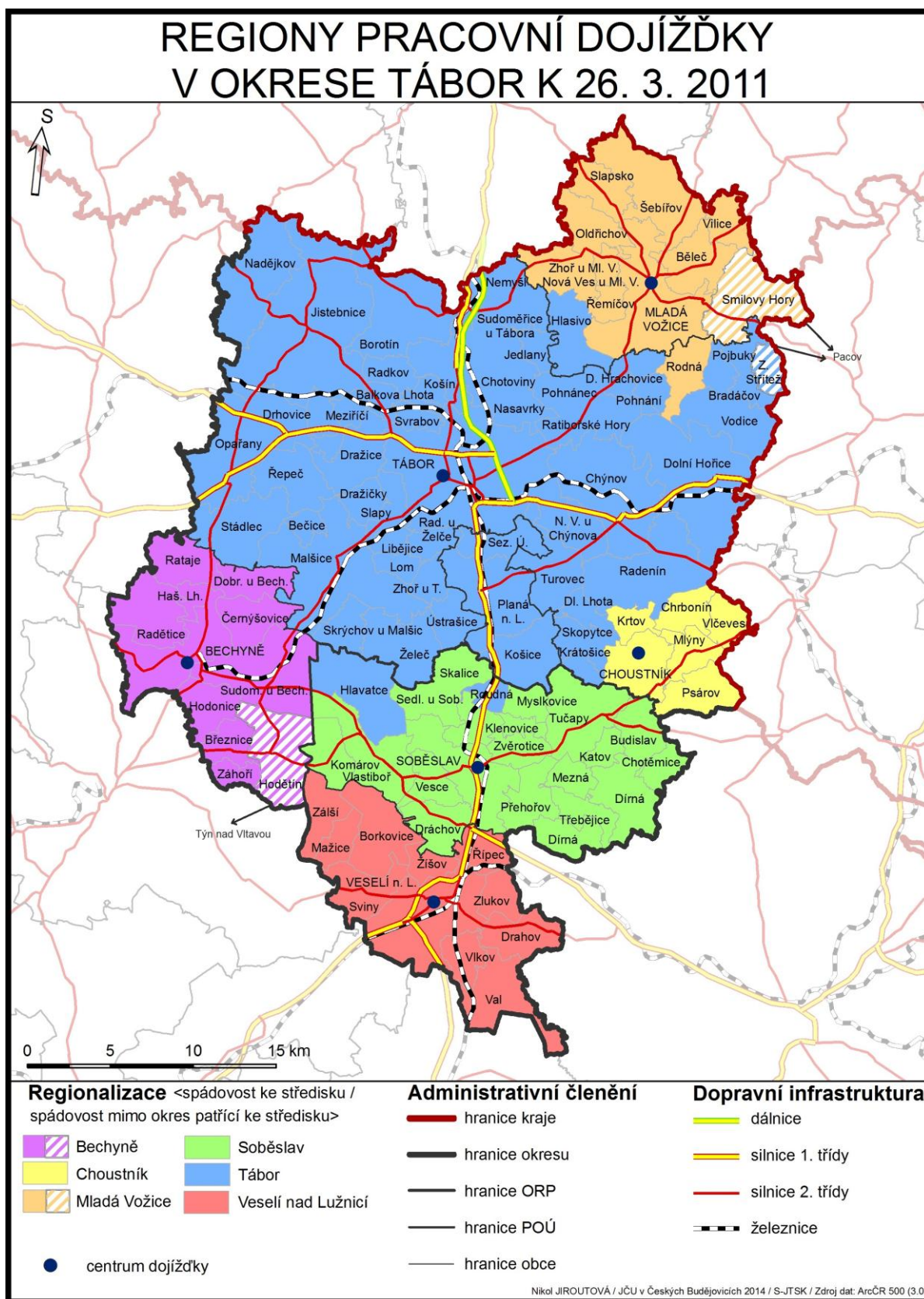
rozpíná všemi směry. Poslední zmínka, která se tohoto mikroregionu týče, by měla padnout ještě o obci Zadní Střítež, která se nachází v jeho severovýchodní části a její vůbec nejsilnější proud, který tvoří ovšem pouhé dvě osoby, směřuje do nedalekého Pacova (okres Pelhřimov).

Obec Mladá Vožice, ve které se sbíhá hned několik linií silnic 2. třídy, je pracovním střediskem čítajícím 10 obcí v zázemí. K dokonalému obslužení území ve vlastních hranicích obce s POÚ scházela pouze plocha jedné jediné obce (Hlasivo). Na druhou stranu však tento mikroregion díky obci Rodná za hranice zmiňovaného administrativního celku přesahuje. Nejsilnější dojížděkové proudy obcí Slapsko a Zhoř u Mladé Vožice sice tíhnou k Táboru, jejich poloha jim však určuje příslušnost k Mladé Vožici, kam v obou případech dojíždí o jednu osobu méně. U východní hranice potom leží obec Smilovy Hory, jejíž dominantní proud, tvořený 17 zaměstnanci, směřuje do Pacova (okres Pelhřimov), zatímco do Mladé Vožice jich denně cestuje pouze 10.

V jihozápadním cípu ORP Tábor se nachází obec s POÚ Bechyně, která se taktéž stala střediskem denní dojížděky za prací. Celý tento mikroregion čítá 10 obcí a je kompletně koncentrován uvnitř svých administrativních hranic. Až na dvě obce (Březnice, Záhoří), ze kterých směřoval stejně početný dojížděkový proud jak do Bechyně, tak i do dalších, většinou nestřediskových obcí, muselo být k násilnému připojení přistoupeno pouze jednou. Jedná se o obec Hodětín, která je čárkovaným výplňovým symbolem v mapě vyznačena kvůli své vazbě 2 denně dojíždějících zaměstnanců do Týna nad Vltavou (okres České Budějovice). Do samotné Bechyně pak nedojíždí z Hodětína ani jedna osoba, tudíž muselo být přihlédnuto ke střediskové příslušnosti obcí (Sudoměřice u Bechyně, Záhoří), do kterých se z Hodětína vyjíždí.

Stále ještě v totožných hranicích ORP, tentokrát ale ne v rámci vlastního území obce s POÚ, se střediskem pracovní dojížděky stala i obec Choustník. Vzhledem k tomu, že v této obci žije zhruba jen půl tisíce obyvatel, byl vznik tohoto mikroregionu velkým překvapením. Pravdou ovšem zůstává, že tato okrajová část okresu nemá žádné lepší dopravní spojení s Táborem, a Soběslav pravděpodobně není natolik významné centrum, aby k sobě přitáhlo zaměstnance třeba z 20 kilometrů vzdáleného Chrobotína. Mikroregion obce Choustník je tvořen 6 obcemi, jejichž nejsilnější proudy jsou tvořeny čtyřmi až patnácti denně dojíždějícími zaměstnanci. Zatímco u větších měst, je nabídka pracovních příležitostí bezesporu velmi rozmanitá, v případě obce Choustník, je největším zaměstnavatelem, a pravděpodobně také důvodem vzniku tohoto mikroregionu, firma Intersnack a.s., která vyrábí slané pochutiny hned pro několik značek na trhu.

Mapa č. 5: Regiony pracovní dojíždky v okrese Tábor k 26. 3. 2011



Zdroj: vlastní zpracování

Soběslav je město, které se může pyšnit statutem obce s rozšířenou působností. Dojížděkové zázemí, které kolem Soběslavi vytváří pracovní mikroregion, se skládá z 18 přiléhajících obcí, jejichž nadpoloviční většina leží východně od svého centra. Až ke svým administrativním hranicím OPR nedosahuje na severu kvůli obci Roudná, jež má výhodnou dopravní polohu a denně z ní 28 osob dojíždí do Tábora, zatímco do Soběslavi pouze 21. Ke kompromisu mezi polohou a orientací druhého nejsilnějšího proudu muselo dojít v případě obce Hlavatce. Tato obec, sice leží v administrativních hranicích ORP Soběslav, nicméně stejně velké dojížděkové hodnoty dominantního proudu směřují i do o 5 kilometrů vzdálenějšího Tábora. Nakonec bylo přihlédnuto k hodnotě druhého nejsilnějšího proudu, který čítal 6 osob denně dojíždějících do Plané nad Lužnicí, jejíž nadřazené centrum je město Tábor. Jižní část mikroregionu přesně kopíruje hranici území obce s POÚ Veselí nad Lužnicí, které se stalo posledním prozatím nezmíněným pracovním centrem v okrese Tábor.

Veselí nad Lužnicí je podobně jako Bavorov druhým městem v okrese, které svým dojížděkovým zázemím dokonale vyplňuje své administrativní hranice obce s POÚ. Jediný rozdíl, který můžeme mezi těmito mikroregiony spatřit, a který přidává Veselí nad Lužnicí jako centru dojížděky na významu je fakt, že v tomto případě nemuselo docházet k žádnému přihlížení na druhé nejsilnější proudy, nebo umístění v rámci administrativních hranic. Všechny obce, které se kolem Veselí nad Lužnicí koncentrují, k němu totiž spádují hned svými prvními nejsilnějšími proudy o velikosti 7 až 35 denně dojíždějících zaměstnanců.

Celkově vzešlo z analýzy dat o dojížděce za práci šest více či méně překvapivých mikroregionů, jejichž velikost odpovídá významu jejich center. Jak již bylo zmíněno výše, nejprekvapivějším střediskem se stala obec Choustník, která je se svými 501 obyvateli až 26. největší obcí v okrese Tábor. Naopak města jako Sezimovo Ústí, nebo Planá nad Lužnicí (2. a 6. největší město okresu) doplatily na svou blízkost k okresnímu městu Tábor a i přesto, že mají v rámci šetřeného okresu bezesporu mnohem větší význam než obec Choustník, se středisky dojížděky nestaly. O srovnání tvarů jednotlivých mikroregionů s administrativními hranicemi byla již vždy zmínka u každého z nich. Připomeňme tedy pouze, že souhlasně se svými hranicemi administrativních celků obcí s POÚ korespondují mikroregiony Bechyně a Veselí nad Lužnicí, zatímco u zbylých třech dochází k malým odchylkám, v řádech jedné, či dvou přesahujících obcí.

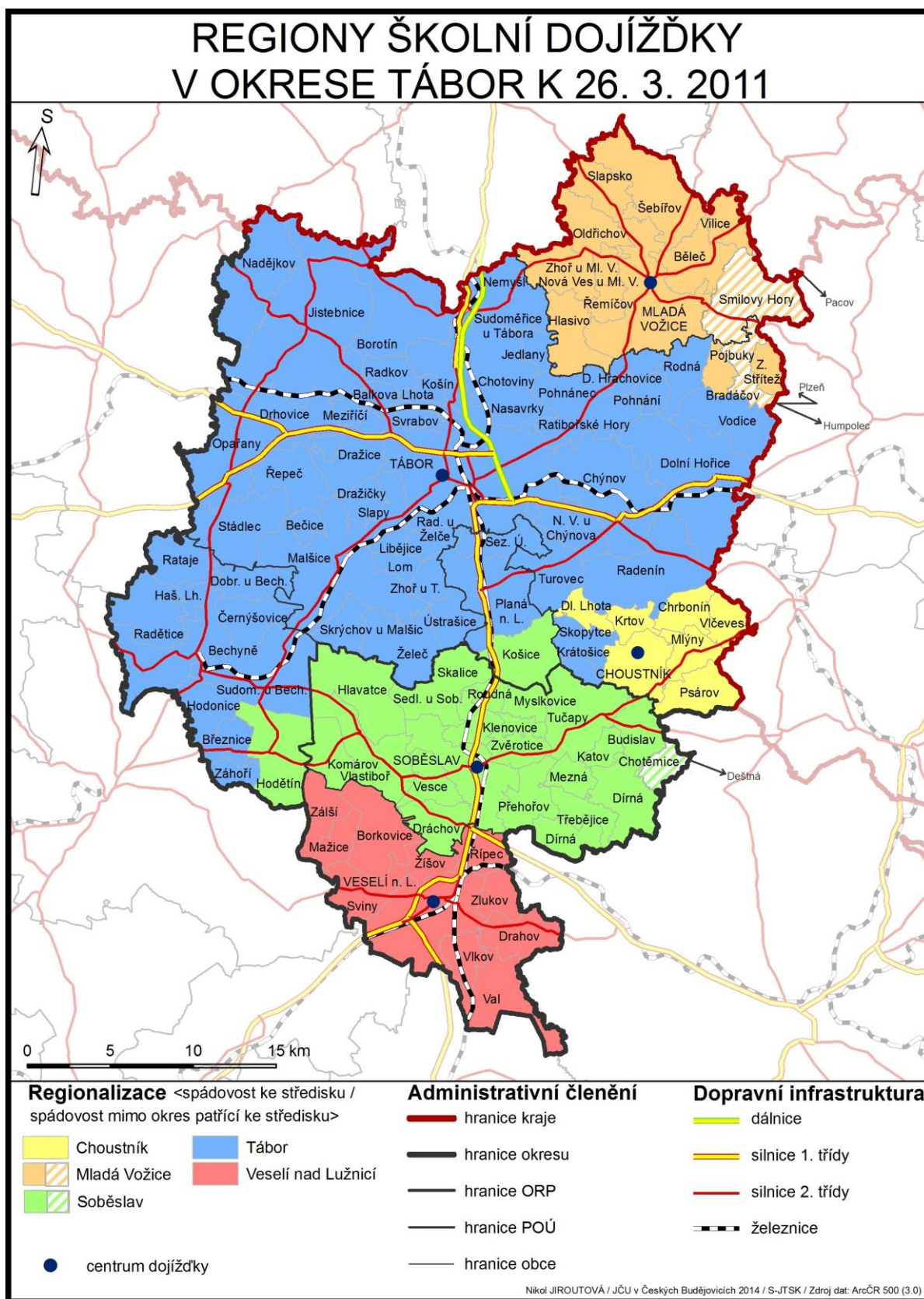
6.2.2. Analýza školní dojížd'ky v okrese Tábor

Sledování dojížd'ky do škol u předchozího okresu přineslo oproti výsledkům analýzy dojížd'ky za prací překvapivě odlišné výsledky. U okresu Tábor se ovšem s takto markantními rozdíly nesetkáváme. Největší změnou se v tomto případě stalo zmenšení počtu mikroregionálních středisek z šesti na pět. Jejich rozložení znázorňuje mapa č. 6.

Jak se dalo předpokládat, největší dojížd'kové zázemí, celkově 56 obcí, kolem sebe soustřeďuje okresní město Tábor. Tento mikroregion se od svého centra rozpíná všemi směry, a výjimkou zde nejsou ani proudy o několika desítkách denně dojíždějících jedinců. Tábořský mikroregion dojížd'ky do škol se oproti tomu pracovnímu rozrostl, a to především díky tomu, že Bechyně se v tomto případě centrem dojížd'ky nestala. Téměř celé území stejnojmenného území obce s POÚ tak díky svým nejsilnějším proudům připadlo k Táboru, do kterého z Bechyně vede železniční trať i silnice 2. třídy. Na severu dominantní vliv Tábora končí nanejvýš u hranice dalšího území obce s POÚ, tentokrátě města Mladá Vožice. Vůbec nejsilněji jsou se střediskem propojena města Sezimovo Ústí (187) a Planá nad Lužnicí (140), která se z důvodu bezprostřední blízkosti dominantního Tábora středisky dojížd'ky nestala. U řady obcí (Bečice, Březnice, Dolní Hořice, Lom, Řepeč, Stádlec, Turovec, Ustrašice, Zhoř u Tábora) muselo být přihlédnuto až k druhým nejsilnějším proudům, protože ty vůbec nejsilnější vedly do jiných, většinou sousedních, nestřediskových obcí. Čtveřice obcí (Dobronice u Bechyně, Pohnánek, Radětice, Rataje) pak byla svým okolím pouze pohlcena a připojena k mikroregionu okresního města násilně.

Severní cíp okresu vyplňuje další mikroregion, který se koncentruje kolem města Mladá Vožice a čítá 12 obcí v zázemí. V rámci analýzy školní dojížd'ky předčilo očekávání, když hned třemi obcemi zasahuje za své administrativní hranice směrem k Táboru. Nutno ovšem dodat, že přesahu v tomto cípu nelze vzhledem k velmi slabým interakcím přisuzovat přílišný význam. Zatímco vůbec nejsilnější proud z obce Pojbuky vede do Plzně a také do Humpolce, obec Zadní Střítež, ze které nevyjíždí jediný školák byla spádovým územím Mladé Vožice pouze pohlcena. Jedinou obcí za hranicemi vlastního území obce s POÚ, která pne k Mladé Vožici skutečně nejsilnějším proudem je obec Bradáčov. Nicméně i zde tvoří nejsilnější dojížd'kový proud pouze jedna jediná osoba. Severněji při okresní hranici se nachází obec Řemíčov, jejíž nejsilnější proud směřuje do Pacova (okres Pelhřimov), proto je stejně jako obec Pojbuky, vyplněna čárkovaně. Nejsilněji k Mladé Vožici se váže s 18 denně dojíždějícími žáky či studenty obec Belč. Podobně jako v předchozí podkapitole se u zde

Mapa č. 6: Regiony školní dojížděky v okrese Tábor k 26. 3. 2011



Zdroj: vlastní zpracování

stal Choustník střediskem denní dojížděky, když se místní základní škola stala dominantním cílem pro žáky z šesti okolních obcí. Až na Vlčeves, která byla svým okolím pouze pohlcena, vytvářejí všechny ostatní obce kolem Choustníku kontinuální dojížděkové zázemí, vytvořené díky až 13 denně dojížděním školákům.

Jihozápadně od Choustníku se nachází město Soběslav, které je centrem druhého největšího školního mikroregionu v okrese (21 obcí). Díky obcím Hodětín a Košice přesahuje toto dojížděkové zázemí na severu i hranice stejnojmenného obvodu ORP. Na jihu mu hranici vystavuje další z místních mikroregionů, koncentrovaný okolo Veselí nad Lužnicí. V rámci celého spádového území byla pouze jedna obec (Katov), násilně připojena k Soběslavi i přesto, že její nejsilnější proud vedl do jiné obce, v tomto případě do Prahy. Tento proces byl ovšem proveden v souladu s pravidly metodiky používané v této práci. U východní hranice potom leží obec Chotěmice, jejich nejsilnější proud, tvořený třemi denně dojíždějícími školáky, vede do Deštné (okres Jindřichův Hradec), zatímco do Soběslavi dojíždí pouze jeden jediný.

Na závěr již jen zmínka o školním dojížděkovém mikroregionu okolo města Veselí nad Lužnicí, které je tvořeno 11 obcemi v zázemí. Samotné středisko leží na půlce cesty mezi okresním městem Tábor a krajským městem České Budějovice, které se staly hlavním cílem dojížděky z Veselí. Žádná jiná obec u hranic okresu však již k Českým Budějovicím dominantně nespádá a jedinou změnou tak prošla obec Mažice, jejíž dominantní proud vede do taktéž střediskové Soběslavi.

Po zpracování dat, obsahujících hodnoty o denní dojížděce do škol, vzešlo 5 středisek mikroregionu, které mají schopnost díky svým vzdělávacím institucím obsloužit své okolí. I na tomto místě je potřeba se zmínit o mikroregionu vzniklém okolo obce Choustník, která zdaleka nepatří mezi největší, ani nejvýznamnější obce v okrese. Díky svému ne příliš výhodnému umístění v dopravní síti je škola v Choustníku hlavním cílem dojížděky dětí navštěvujících povinnou školní docházku z přilehlých obcí. Výběr právě této školy může ovlivňovat i možnost společné cesty dětí do škol a rodičů za prací v místní továrně. Tato hypotéza je ovšem z dostupných dat nepotvrditelná. U zbylé čtveřice obcí se dala jejich schopnost, stát se středisky dojížděky předpokládat. Mikroregiony Mladé Vožice, Tábora, Soběslavi a Veselí nad Lužnicí se více méně koncentrují uvnitř vlastních hranic obcí s POÚ. Drobné přesahy přes tyto hranice u Mladé Vožice a Soběslavi jsou již zmiňovány výše, a není třeba jim přisuzovat přílišný význam, jelikož rozdíly bývají minimální.

6.3. Okres Písek

Okres Písek, polohou prostřední z šetřených okresů, má kromě výrazně nižšího počtu obcí, než předchozí dva okresy, také nejméně obyvatel. Územní obvody ORP v okrese tvoří samozřejmě okresní město Písek a dále ještě město Milevsko. Čimelice, Mirovice a Protivín jsou potom obcemi s POÚ a všechny tři se nalézají v hranicích ORP Písek. Podrobnější popis byl již rozebírán v předchozích kapitolách. I v tomto okrese se nachází obec s rozděleným katastrálním územím na dvě samostatné části a tou je Milevsko.

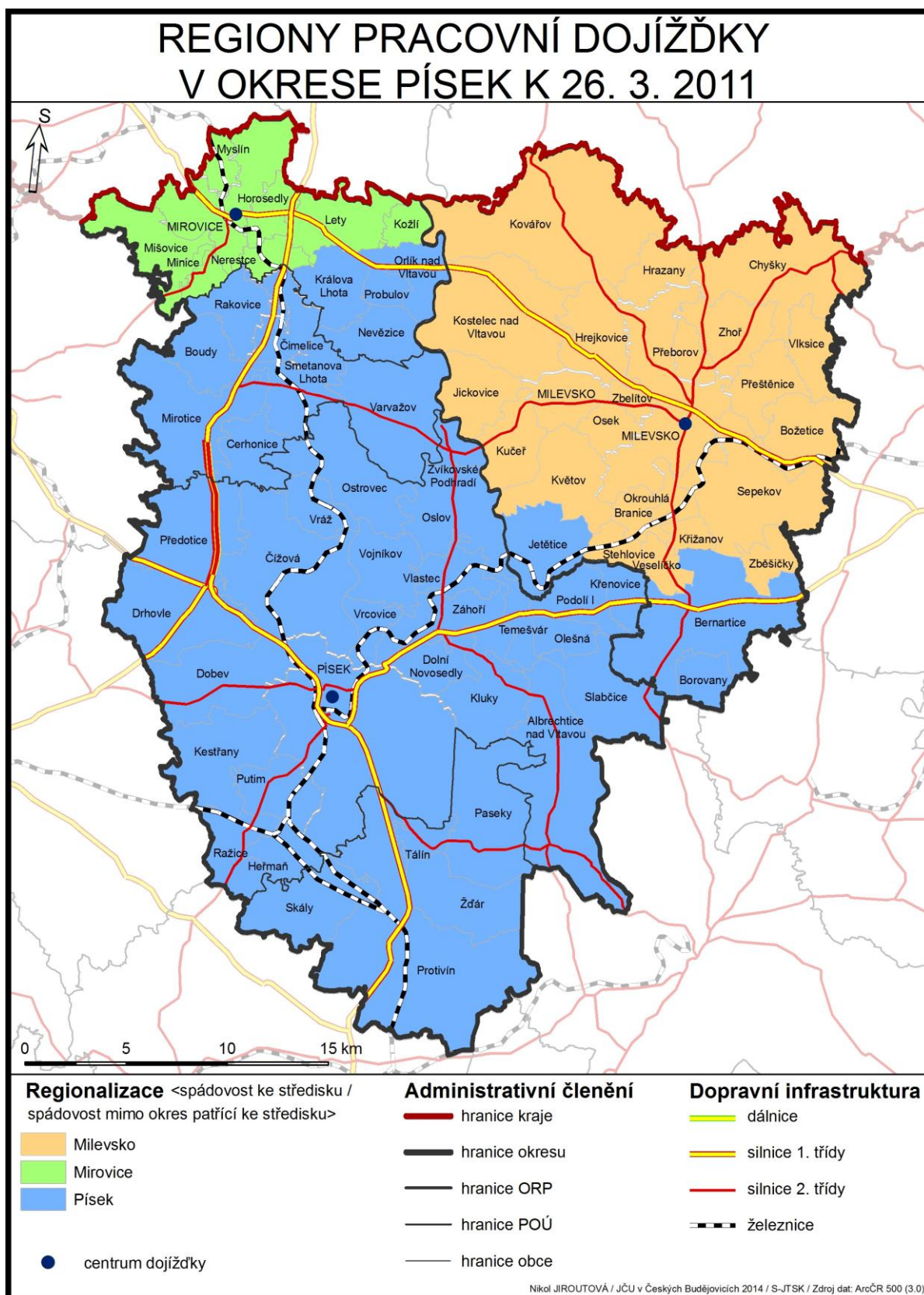
6.3.1. Analýza pracovní dojížděky v okrese Písek

Výsledky analýzy denní dojížděky za prací v okrese Písek znázorňuje přiložená mapa č. 7. Celkem zde vznikly pouze tři pracovní mikroregiony, do jejichž center směřují nejsilnější dojížděkové proudy ze zbývajících obcí v okrese.

Tím nejvýznamnějším střediskem se stalo bezmála třicetitisícové město Písek, jehož pracovní mikroregion čítá 44 obcí v zázemí. Pokrývá tak nadpoloviční většinu šetřeného území, a několika svými obcemi přesahuje i za hranice ORP Milevsko a obce s POÚ Mirovice. Hlavním cílem dojížděky obyvatel ze střediskové obce Písek se stalo se 138 denně dojíždějícími pracovníky 100 kilometrů vzdálené hlavní město Praha. Tato vzdálenost je snadno překonatelná i díky přítomnosti hlavních dopravních tahů (R4 a I/4). I směrem na východ lze u tohoto mikroregionu sledovat jeho protažení kolem hlavního dopravního tahu, kdy například z obce Bernartice dojíždí denně do Písku 56 osob. Vůbec nejsilnější interakce pak probíhá mezi Pískem a Protivínem (225), jehož dojížděková vzdálenost je necelých 15 kilometrů. Jen jedna jediná kontinuálně podružná obec chyběla obci Čimelice, aby se také proměnila v dojížděkové středisko. Většina z nich (Králova Lhota, Orlík nad Vltavou, Rakovice) tak připadla k Písku, který je hlavním centrem dojížděky z Čimelic (37).

Na severozápadě okresu se nachází město Milevsko, které k sobě přitahuje 22 dalších obcí a je tudíž druhým největším mikroregionem okresu. V jižní části bohužel nedosahuje až ke svým administrativním hranicím ORP, neboť vliv okresního města je v této části ještě značný. Dokonce i samotné Milevsko (117) a obec Branice (14), která ovšem leží uvnitř kontinuálního území mikroregionu, přirozeně spádují k Písku. S Milevskem je potom nejintenzivněji propojen sousední Sepekov s 93 denně dojíždějícími zaměstnanci, a dále také Kovářov (57), Chyšky (56), nebo Božetice (36). Posledním, a také nejmenším

Mapa č. 7: Regiony pracovní dojíždky v okrese Písek k 26. 3. 2011



Zdroj: vlastní zpracování

střediskem pracovního mikroregionu, se staly Mirovice. Celé toto území je tvořené 8 sousedícími obcemi a koncentruje se v severozápadním cípu okresu při hranici se Středočeským krajem. Mirovice nejsou natolik silné středisko, aby k sobě bylo schopné přitáhnout celou část svého vlastního území obce s POÚ. Ve skutečnosti tvoří jeho dojížděkové zázemí pouze jeho bezprostředně blízké obce. Nejvzdálenější obcí je Kozlí, ze kterých ovšem do Mirovic (stejně jako do Čimelic) dojíždí pouze jeden zaměstnanec. Stejný počet osob (4) do Mirovic a Písku dojíždí i z obce Horosedly, o jejímž osudu bylo rozhodnuto na základě umístění uvnitř pracovního mikroregionu. Vůbec nejsilnější interakce v celém mikroregionu probíhá mezi střediskovou obcí a obcí Lety a čítá 10 denně dojíždějících zaměstnanců.

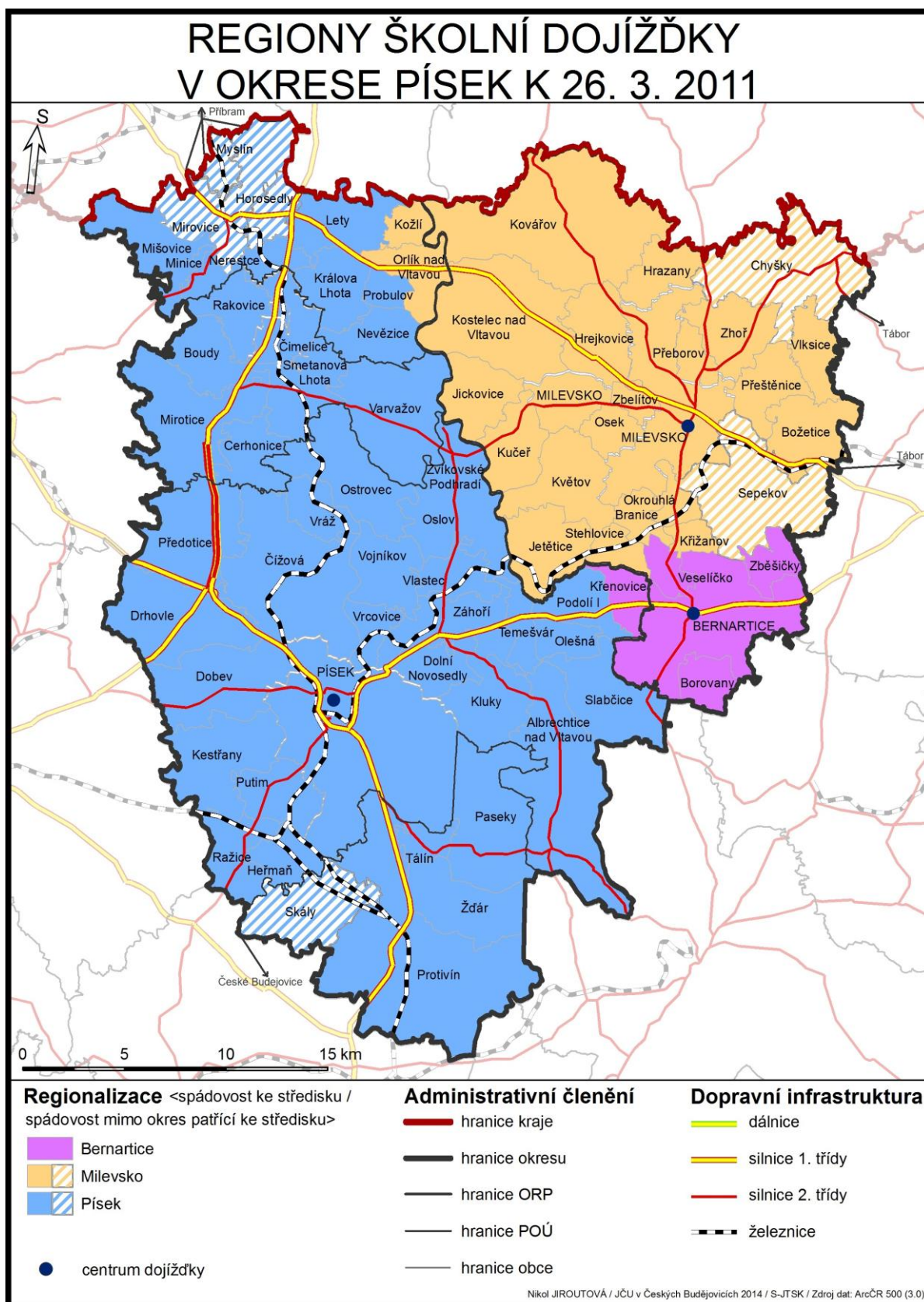
Až na Mirovice a Písek, které jsou ovšem střediskovými obcemi, se nesetkáváme s žádným jiným nejsilnějším dojížděkovým proudem, který by směřoval za hranice okresu. Můžeme tedy říci, že jsou si tyto tři mikroregiony zcela soběstačné. Nejvýznamnějším střediskem je okresní město Písek, které je v rámci okresu největším a je zde dostatek pracovních příležitostí v místní průmyslové zóně i řadě obslužných zařízení. Město Milevsko potom dokáže obsloužit téměř celé území vlastního ORP a je tedy také významnou střediskovou obcí sledovaného území. Menší význam by potom mohl být přikládán centru Mirovice, jejichž dojížděkové proudy patří k těm slabším a jeho dojížděkové zázemí nedokáže pokrýt celé území obce s POÚ. Další dvě obce, které jsou postaveny na stejné administrativní úrovni- Čimelice a Protivín, se středisky dojížděky nestaly.

6.3.2. Analýza školní dojížděky v okrese Písek

Mapa č. 8 zobrazuje výsledné uspořádání třech mikroregionů, které vznikly po analýze dat o denní dojížděce do škol v okrese Písek. Oproti pracovním regionům tohoto okresu se setkáváme s jednou evidentní změnou a tou je to, že Mirovice se nestaly střediskem dojížděky, zatímco Bernartice ano. Mirovická základní škola sice dostatečný počet obcí přitahuje, ke vzniku školního mikroregionu jim ovšem schází potřebná kontinuita uspořádání.

Tím největším střediskem se i v tomto případě stalo město Písek, jehož školní mikroregion čítá 44 obcí v zázemí. Nutné je ovšem podotknout, že malá skupinka obcí u severní hranice stejnojmenného okresu spáduje svými vůbec nejsilnějšími proudy za hranice okresu a nikoliv k Písku. Jako první zmiňme obec Mirovice, ze které vede nejsilnější

Mapa č. 8: Regiony školní dojíždky v okrese Písek k 26. 3. 2011



Zdroj: vlastní zpracování

dojížděkový proud, 25 denně dojíždějících osob, na sever do Příbrami. Stejně město je hlavním cílem dojížděky i pro školáky z obce Horosedly (3) a stejně silný dojížděkový proud do Mirovic a Příbrami vede i z Myslína (4). Všechny tři obce mají do Příbrami menší dojížděkovou vzdálenost než do Písku, ke kterému byly přiřazeny v rámci okresního šetření. U jižní hranice leží ještě obec Skály, jejímž hlavním dojížděkovým centrem se staly České Budějovice. Do Písku pak dojíždí o dva žáky či studenty méně. Krajské město je nejvíce atraktivním střediskem vzdělání i pro obyvatele místního okresního města (111). Ne nadarmo se Písek někdy nazývá i městem studentů. Na necelých 30 000 obyvatel města se zde nachází nebývale vysoký počet školských zařízení základní, střední i vysokoškolské úrovně, leč vzhledem k jejich specializaci se velké množství studentů nepřepravuje do škol denně, nýbrž na celý týden. Mikroregion tak sice zabírá nadpoloviční rozlohu území okresu, nedokáže ovšem patřičně obsloužit úplně všechny obce ve svém správním obvodu ORP. I tak můžeme ale najisto říci, že je spádové území protažené v severojižním směru.

Dalším střediskem dojížděky do škol se stalo Milevsko. V tomto městě se nachází jedno ze dvou víceletých gymnázií v okrese a Střední odborná škola a učiliště. Celkem se zázemí tohoto mikroregionu skládá z 24 vzájemně sousedících obcí a přesahuje dokonce i za hranice vlastního ORP. U východní hranice se nalézají dvě obce, jejichž hlavní dojížděkový proud směřuje do centra sousedního okresu, města Tábora. Zatímco u Chyšek je tento dominantní proud tvořen čtyřmi školáky, ze Sepekova jich denně vyjíždí hned 13. V mikroregionu se nachází ale například i obec Hrazany, ze které do Milevska nedojíždí nikdo a byla k němu připojena jen pro svou polohu uvnitř jeho kontinuálního území. Některé obce (Kostelec nad Vltavou, Vlksice, Zhoř) byly k Milevsku přiřazeny až na základě druhých nejsilnějších proudů. Síla interakcí okolních obcí s Milevskem je o poznání slabší, než jak tomu bylo v případě předchozího mikroregionálního centra.

Až sedmá největší obec okresu –Bernartice, se stala střediskem dojížděky za vzděláním. Tento mikroregion je tvořen územími pěti obcí, tedy minimem, které je nutné pro uznání obce jako střediska dojížděky a krčí se v jižním cípu ORP Milevsko. Samotné Bernartice i v tomto případě tíhnou nejsilněji k Písku. Kolem nich se ovšem soustředí čtveřice obcí Borovany (11), Křenovice (8), Veselíčko (9) a Zběšičky (3), ze které dojíždí školáci nejčastěji právě do místní základní školy.

Celé území je rozděleno na tři mikroregiony, jejichž velikost jasně odpovídá jejich významu. Snad jen Bernartice leží téměř uprostřed svého dojížděkového zázemí. U zbylých dvou center ale můžeme protažení jejich spádových území, kolem hlavních dopravních tepen, do vzdálenějších koutů okresu upozorovat. Vzájemná hranice místních dvou ORP

představuje po většině své délky i hranici mezi píseckým a milevským dojížděkovým mikroregionem. Výjimku vytváří pouze skupinka obcí na severu, která i přes svou administrativní příslušnost k okresnímu městu tíhne spíše do Milevska, do kterého má přímé dopravní spojení. Druhou výjimkou tvoří potom jižní část ORP Milevsko, kam se vklíní další malý mikroregion kolem obce Bernartice. Místní dvě obce s POÚ- Čimelice a Mirovice, se na úkor silného vlivu Písku centry denní dojížděky do škol nestaly.

7. ZHODNOCENÍ HYPOTÉZ

V kapitole č. 4 předkládané práce jsou uvedeny dvě výchozí hypotézy, přičemž k posuzování jejich správnosti došlo na základě výsledků analytické části práce. Ani jedna hypotéza nebyla zcela vyvrácena a lze s nimi v obou případech spíše souhlasit.

První z nich vycházela z díla skupiny autorů Halás, Kladiivo, Šimáček a Mintálová (2010) „*Delimitation of micro-regions in the Czech Republic by nodal relations*“ a předpokládala větší spádová území okolo větších obcí. Tento předpoklad se ovšem naplnil jen z části, i když prokázat platnost této hypotézy lze dobře na příkladu všech tří okresních měst. Asi nejméně zjevná je u školní dojížděky v případě města Strakonice, které zde nedokáže obsloužit ani třetinu místních obcí. Naopak nejzjevnější je u téhož okresu ale v případě dojížděky za prací, kdy zázemí okresního města čítá 71 obcí, což je 63,39 % ze všech. V tabulce č. 2 si lze povšimnout, že i v případě zbývajících dvou okresních měst došlo k největším dojížděkovým zázemím a mají tedy v rámci svých okresů výhradní postavení.

Jak již bylo ale zmíněno, tato hypotéza se potvrdila pouze z části. K jejímu vyvrácení poslouží nejlépe okres Tábor, ve kterém na přítomnost silného okresního města doplatilo hned několik dalších obcí a měst s dojížděkovým potenciálem. Tak například města Sezimovo Ústí (2. největší v okrese), a nebo třeba Planá nad Lužnicí (6. největší v okrese) se právě kvůli blízkosti okresního města, i přes jejich nezpochybnitelný význam, středisky dojížděky nestaly, a jsou tak pouhou součástí jeho zázemí. Druhým extrémem je naopak vznik střediskových obcí jako Choustník (26. největší obec v okrese Tábor), nebo Volenice a Cehnice (18. a 19. největší obec v okrese Strakonice), které díky své nevýhodné poloze v rámci okresu, či dopravní síti vytěžily maximum, a centry dojížděky se i přes svůj nevelký význam staly.

Druhá hypotéza, předpokládající vliv horizontální dopravní polohy na vytváření a velikost zázemí jednotlivých středisek dojížděky, vycházela z Maradova (2003) díla „*Dopravní hierarchie středisek v Česku: Vztah k organizaci osídlení*“. Ne že by snad záleželo pouze na prostorovém rozložení dopravní infrastruktury, ale v určitých mezích byla i tato hypotéza potvrzena. Větší a významnější centra bývají zpravidla lokalizována v blízkosti hlavních dopravních tahů a není tedy divu, že i na vytváření center dojížděky měla svůj vliv. Co je potom i z výsledků, především pak mapových výstupů, této práce zjevné, je vliv umístění dopravních spojnic na tvary jednotlivých spádových území mikroregionů. Pakliže do střediska směřuje významnější dopravní tah, který lidem umožňuje rychlé

a pohodlné spojení s centrem, dojížděková vzdálenost z obcí mikroregionu podél těchto spojnic narůstá. Pro příklad uveďme například střediskovou obec Milevsko, jejíž dojížděkové zázemí se u školní dojížděky (mapa č. 8) soustředí výhradně na západ od centra, nebo pracovní mikroregion Písku (mapa č. 7), jehož zázemí je taktéž protažené na východ, podél silnice I/19.

Tabulka č. 2: Velikost dojížděkového zázemí středisek mikroregionů v okrese Strakonice, Tábor a Písek k 26. 3. 2011

VELIKOST DOJÍŽĎKOVÉHO ZÁZEMÍ SŘEDISEK MIKROREGIONŮ V OKRESECH STRAKONICE, TÁBOR A PÍSEK K 26. 3. 2011					
	STŘEDISKOVÁ OBCE	DOJÍŽĎKA ZA PRACÍ		DOJÍŽĎKA DO ŠKOL	
		velikost zázemí	(v %)	velikost zázemí	(v %)
OKRES STRAKONICE	Bavorov	-	-	8	7,14 %
	Blatná	26	23,21 %	24	21,43 %
	Cehnice	-	-	7	6,25 %
	Čestice	-	-	7	6,25 %
	STRAKONICE	71	63,39 %	42	37,50 %
	Vodňany	15	13,39 %	9	8,04 %
	Volenice	-	-	7	6,25 %
	Volyně	-	-	8	7,14 %
	CELKEM	112	100 %	112	100 %
OKRES TÁBOR	Bechyně	11	10,00 %	-	-
	Choustník	6	5,45 %	7	6,36 %
	Mladá Vožice	11	10,00 %	14	12,73 %
	Soběslav	18	16,36 %	22	20,00 %
	TÁBOR	53	48,18 %	56	50,91 %
	Veselí nad Lužnicí	11	10,00 %	11	10,00 %
	CELKEM	110	100 %	110	100 %
OKRES PÍSEK	Bernartice	-	-	5	6,66 %
	Milevsko	23	30,66 %	24	32,00 %
	Mirovice	8	10,66 %	-	-
	PÍSEK	44	58,66 %	46	61,33 %
	CELKEM	75	100 %	75	100 %

Zdroj: vlastní zpracování

8. ZÁVĚR

Dojíždka neboli pravidelný přesun osob z místa bydliště do místa potřeby, je v geografii dlouhodobě sledovaným jevem, pravidelně zveřejňovaným ve výsledcích SLDB, které je Českým statistickým úřadem realizováno každých deset let. Zatímco dojíždka za prací byla poprvé sledována již v roce 1961, první data o dojíždce do škol pocházejí až z roku 1970. V průběhu času se metodika sběru dat a povaha sledovaných jevů značně měnila, což činí nyní obtíže především u prací srovnávajících výsledky několika následujících sčítání. V této práci se ale s problémem nesrovnatelnosti dat nesetkáváme, jelikož vycházela pouze z výsledků jednoho sčítání prováděného 26. 3. 2011. Neznamená to však, že by její výsledky pro porovnávání s předešlými, popřípadě i následujícími censy, postačovat nemohly.

Jak již předchozí odstavec naznačuje, hlavní cíle práce mají co dočinění s analýzou dojíždkových proudů z roku 2011. Na základě jejich hodnot měla být stanovena střediska dojíždky za prací a do škol a následně zanalyzovány prostorové vazby v sídelním systému. K tomuto úkolu byla vybrána metoda, kterou ve svém díle „*Delimitation of micro-regions in the Czech Republic by nodal relations*“ použila skupina autorů Halás, Kladiivo, Šimáček a Mintálová (2010). Tato metoda dokáže zachytit přirozené geografické rozdělení sledovaného prostoru už na mikroregionální úrovni a to i bez použití složitých a zdoluhavých postupů. Svou jednoduchostí se od řady běžně používaných metod regionalizace liší a mohlo by se zdát, že její výsledky musejí být kvůli nedostatečnému ošetření vstupních kritérií nepřesné. Je třeba si ale uvědomit, že velikost tří sousedících okresů je velmi malá a valná většina dostupných metod regionalizace na ně ani aplikovat nelze.

Konečné výsledky dílčích regionalizací byly zpracovány za každý okres zvlášť, a to podle nejsilnějších denních dojíždkových proudů za prací a do škol. Vzhledem k tomu, že se pracovalo se souborem 3 sousedících okresů, mohl být snadno odhalen přesah jejich vlivu za hranice některého z nich. K tomuto jevu ovšem došlo pouze jednou, a to u školního mikroregionu města Tábor, který se stal cílem dominantního dojíždkového proudu obcí Chyšky a Sepekov, které leží u východní hranice okresu Písek. S jiným případem v rámci šetřeného území se v této práci nesetkáváme, a zda by obce spadující například k Příbrami, nebo Pacovu, vytvářely se svými přirozenými centry kontinuální území, můžeme pouze odhadovat.

Práce nám dává výsledky, které jsou sice mnohdy předvídatelné, ale v řadě případů i překvapivé. Již několikrát padla zmínka o řadě měst, které se centry dojížděky na úkor okresních měst nestaly, i přesto, že jistý potenciál měly. Tento úkaz se ovšem musel po výběru metodiky práce předpokládat. Na druhou stranu její výhodou je snadná aplikovatelnost již na mikroregionální úrovni a pak především i jednoduchost šetření.

Na samý závěr je ještě důležité se zmínit o tom, že tato práce vznikla po vzájemné dohodě katedry geografie Pedagogické fakulty Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích a Krajským úřadem Jihočeského kraje, který může její výsledky využít při aktualizaci územně analytických podkladů kraje. Z tohoto důvodu jsou k práci připojeny také pracovní tabulky a datové vrstvy pro program GIS, nicméně pouze v digitální podobě.

9. SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A ZDROJŮ

ANDĚL, J. (1996): Sociogeografická regionalizace. Univerzita J. E. Purkyně v Ústí nad Labem, s. 28-48

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

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

ČSÚ (2005): Vývoj dojížděky jako formy prostorové mobility v ČR
Dostupné na: http://notes3.czso.cz/csu/2004edicniplan.nsf/krajo/13-1127-04-sldb_2001-1__vyvoj_dojizdky_jako_formy_prostorove_mobility_v_cr [15. 3. 2014]

ČSÚ (2011): Vybrané základní ukazatele podle obcí- Jihočeský kraj,
Dostupné na: http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/publ/06031-12-n+k3034_2012
[14. 3. 2014]

ČSÚ (2012): Charakteristika okresu Písek,
Dostupné na: http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/charakteristika_okresu_pi [24. 11. 2013]

ČSÚ (2012): Charakteristika okresu Strakonice,
Dostupné na: http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/charakteristika_okresu_st [13. 2. 2014]

ČSÚ (2012): Charakteristika okresu Tábor,
Dostupné na: http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/charakteristika_okresu_ta [13. 2. 2014]

ČSÚ (2013): Časová řada – vybrané ukazatele za okres Písek,
Dostupné na: http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/casova_rada_vybrane_ukazatele_za_okres_pisek [24. 11. 2013]

ČSÚ (2013): Časová řada – vybrané ukazatele za okres Strakonice,
Dostupné na: http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/casova_rada_vybrane_ukazatele_za_okres_strakonice [13. 2. 2014]

ČSÚ (2013): Časová řada – vybrané ukazatele za okres Tábor,
Dostupné na: http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/casova_rada_vybrane_ukazatele_za_okres_tabor [13. 2. 2014]

ČSÚ (2013): Časové řady Jihočeský kraj – 1. část,
Dostupné na: http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/casove_rady_1_cast [13. 3. 2014]

DEMEK, J. (1987): Úvod do studia teoretickej geografie. Bratislava, 242 s.

FRANC, A. (2006): Hlavní tendence ve vývoji pracovních migrací v České republice. Dostupné na: <http://is.muni.cz/do/1456/soubory/oddeleni/centrum/papers/wp2006-22.pdf> [22. 3. 2014]

GOLDEFUSOVÁ, L. (2010): Mobilita pracovní síly v rámci zemí EU. Bakalářská práce. Masarykova univerzita v Brně, Fakulta ekonomicko-správní, 49 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, 147 s.

HORÁK, J., IVAN, I. (2010): Dopravní síť a jejich vliv na potenciální dojížděku do zaměstnání v ČR se zaměřením na Ostravsko. *Život. Prostr.*, 44, č. 3, s. 153-161

IVAN, I., BORUTA, T. (2009): Současný stav intraregionální dopravní obslužnosti na Jesenicku
Dostupné na: http://gis.vsb.cz/GIS_Ostrava/GIS_Ova_2009/sbornik/Lists/Papers/035.pdf [29. 9. 2013]

KRAFT, S. (2007): Regionální hromadná doprava Karlovarského kraje. Diplomová práce. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, Katedra geografie, 85 s.

LEMINGEROVÁ, J. (2012): Mobilita obyvatelstva a její vliv na rozvoj regionu. Diplomová práce. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Ekonomická fakulta, Katedra ekonomie, 65 s.

MAIER, K., DRDA, F., MULÍČEK, O., SÝKORA, L. (2007): Dopravní dostupnost funkčních městských regionů a urbanizovaných zón v České republice. *Urbanismus a územní rozvoj*, 10, č. 3, s. 75-80

MARADA, M. (2003): Dopravní hierarchie středisek v Česku: vztah k organizaci osídlení. Disertační práce. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, 116 s.

MARADA, M. (2006): Vertikální a horizontální dopravní poloha středisek osídlení Česka
Dostupné na: https://web.natur.cuni.cz/~ksgrrek/geografiedopravy_cz/files/marada2006.pdf [10.8.2013]

MARADA, M., KVĚTOŇ, V. (2006): Význam dopravní obslužnosti v rozvoji venkovských oblastí. Sborník příspěvků z mezinárodní konference Venkov je náš svět. Česká zemědělská univerzita v Praze, Provozně-ekonomická fakulta, s. 422-431

MARADA, M., KVĚTOŇ, V. (2010): Diferenciace nabídky dopravních příležitostí v českých obcích a sociogeografických mikroregionech. Geografie – Sborník ČGS, 115, č. 1, s. 21-43

MARADA, M., KVĚTOŇ, V., VONDRÁČKOVÁ, P. (2006): Železniční doprava jako faktor regionálního rozvoje. Národohospodářský obzor, 6, č. 4, s. 51-59

MATYÁŠOVÁ, M. (2009): Vymezování regionů v cestovním ruchu v ČR. Diplomová práce. Masarykova univerzita v Brně, Fakulta ekonomicko-správní; 83 s.

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

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

ŘSD- Přehledy z informačního systému o silniční a dálniční síti ČR,
Dostupné na: http://www.rsd.cz/sdb_intranet/sdb/download/prehledy_2013_7_cr.pdf
[7. 12. 2013]

ŘSD- Přehledy z informačního systému o silniční a dálniční síti ČR – Kraj Jihočeský,
Dostupné na: http://www.rsd.cz/sdb_intranet/sdb/download/prehledy_2013_7_jc.pdf
[7. 12. 2013]

SŘD- Silnice a dálnice v České republice 2011,
Dostupné na: [http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/633E2FAF9F4A1078C12578F80033A11E/\\$file/RSD2011cz.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/633E2FAF9F4A1078C12578F80033A11E/$file/RSD2011cz.pdf) [13. 3. 2014]

SEIDENGLANZ, D. (2006): Doprava ve venkovském prostoru.
Dostupné na: <https://is.muni.cz/publication/702370/cs> [14. 3. 2014]

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.

TOUŠEK, KUNC, VYSTOUPIL a kol. (2008)- Ekonomická a sociální geografie. Plzeň, 411 s.

ÚÚR (2012): Principy a pravidla územního plánování - Dopravní infrastruktura

Dostupné na: <http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/internetove-prezentace/principy-a-pravidla-uzemniho-planovani/kapitolaC/C7-2012.pdf> [15. 3. 2014]

WIKIPEDIA (2014): Jihočeský kraj,

Dostupné na: http://cs.wikipedia.org/wiki/Jiho%C4%8Desk%C3%BD_kraj [21. 2. 2014]

ZÁKON č. 36/1960 Sb.

ZÁKON č. 111/1994 Sb.

10. SEZNAM PŘÍLOH

10.1. Seznam map

Mapa č. 1: Administrativní členění okresů Strakonice, Tábor a Písek v roce 2011

Mapa č. 2: Sídlní struktura okresů Strakonice, Tábor a Písek v roce 2011

Mapa č. 3: Regiony pracovní dojížděky v okrese Strakonice k 26. 3. 2011

Mapa č. 4: Regiony školní dojížděky v okrese Strakonice k 26. 3. 2011

Mapa č. 5: Regiony pracovní dojížděky v okrese Tábor k 26. 3. 2011

Mapa č. 6: Regiony školní dojížděky v okrese Tábor k 26. 3. 2011

Mapa č. 7: Regiony pracovní dojížděky v okrese Písek k 26. 3. 2011

Mapa č. 8: Regiony školní dojížděky v okrese Písek k 26. 3. 2011

10.2. Seznam obrázků

Obrázek č. 1: Zjednodušené členění základních forem prostorové mobility

Obrázek č. 2: Přiřazení obcí do středisek v případě regionální diskontinuity

10.3. Seznam tabulek

Tabulka č. 1: Největší obce okresů Strakonice, Tábor a Písek k 26. 3. 2011

Tabulka č. 2: Velikost dojížděkového zázemí středisek mikroregionů v okrese Strakonice, Tábor a Písek k 26. 3. 2011

10.4. Seznam zkratk

EAO- ekonomicky aktivní obyvatelstvo

OPM- obsazená pracovní místa

ORP- obec s rozšířenou působností

POÚ- pověřený obecní úřad

SLDB- sčítání lidu, domů a bytů

10.5. Seznam příloh v digitální podobě

Tabulka: Centra dojížděky (pracovní tabulka) / *formát: .xlsx*

Datová vrstva GIS: Okres Strakonice (výsledky regionalizace) / *formát: ESRI Shapefile*

Datová vrstva GIS: Okres Tábor (výsledky regionalizace) / *formát: ESRI Shapefile*

Datová vrstva GIS: Okres Písek (výsledky regionalizace) / *formát: ESRI Shapefile*