

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích

Pedagogická fakulta

katedra geografie

Ondřej PEŠEK

Geografické aspekty dojížd'ky za prací a do škol

v okrese Benešov

Bakalářská práce

České Budějovice 2012

Vedoucí práce: RNDr. Stanislav Kraft, Ph.D.

Prohlašuji, že svoji bakalářskou práci „*Geografické aspekty dojížděky za prací a do škol v okrese Benešov*“ jsem vypracoval samostatně, pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách.

v Českých Budějovicích, 2.5. 2012

Ondřej Pešek

Rád bych na tomto místě poděkoval panu RNDr. Stanislavu Kraftovi, Ph.D. za jeho odbornou pomoc, cenné rady a připomínky a také za jeho trpělivost, kterou projevil při zpracování této mé bakalářské práce. Dále bych chtěl poděkovat panu Ing. Janu Honnerovi z Českého statistického úřadu a dalším lidem, kteří se podíleli na vzniku této práce.

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

ANOTACE:

Předkládaná bakalářská práce se zabývá geografickými aspekty dojížděky za prací a do škol v okrese Benešov mezi léty 1991 a 2001. Úvodní kapitoly se věnují cílům této práce a přehledu odborné literatury k danému tématu. Následující kapitoly jsou zaměřeny na metodiku a zpracování dat k dojížděce. Poté následuje kapitola obsahující vybrané geografické charakteristiky okresu Benešov. Další kapitoly se zabývají dojížděkou za prací a do škol v daném regionu. Je zde hodnocen i vliv blízkosti makroregionálního střediska Prahy na sledovaný region.

Klíčová slova: dojížděka, prostorová mobilita, region, regionalizace, okres Benešov

ABSTRACT:

The present thesis deals with the geographical aspects of commuting to work and schools in the district of Benešov between 1991 and 2001. Introductory chapters are devoted to the objectives of this work and literature review on the topic. The following chapters are focused on the methodology and data processing for commuting. Followed by a chapter containing selected geographic characteristics of the district Benešov. Other chapters deal with commuting to work and schools in the region. There is also evaluated the influence near of makroregion center of Prague on the monitored region.

Keywords: commuting, spatial mobility, region, regionalization, district of Benešov

OBSAH:

1. Úvod a cíle práce	6
2. Teoretická východiska práce a přehled literatury	8
2.1. Teoretická východiska práce	8
2.1.1. Teorie regionu a regionalizace	8
2.1.2. Dojíždka jako forma prostorové mobility	13
2.2. Diskuse s vybranou literaturou	16
3. Metodika zpracování a zdroje dat	18
3.1. Zdroje dat	18
3.2. Srovnatelnost dat a metodika zpracování dat	19
3.3. Vymezení sledovaného území	20
3.4. Regionalizace okresu	22
3.4.1. Vymezení pracovních středisek	23
3.5. Vymezení dojížd'kového zázemí okresního města	25
3.6. Vliv makroregionálního střediska Prahy	26
4. Hypotézy	27
5. Vybrané sociogeografické charakteristiky okresu.....	28
6. Sociálněgeografická regionalizace okresu	32
6.1. Vymezení středisek	32
6.2. Regionalizace okresu na základě dojížd'ky za prací v roce 1991	34
6.3. Regionalizace okresu na základě dojížd'ky za prací v roce 2001	39
6.4. Porovnání regionalizace na základě dojížd'ky za prací v roce 1991 a 2001	44
6.5. Regionalizace okresu na základě dojížd'ky do škol	46
7. Dojížd'kové zázemí okresního města Benešov	49
7.1. Dojížd'kové zázemí Benešova v roce 1991	49
7.2. Dojížd'kové zázemí Benešova v roce 1991	53
7.3. Porovnání dojížd'kového zázemí Benešova v roce 1991 a 2001	56
8. Vliv makroregionálního střediska Prahy	58
9. Zhodnocení hypotéz	64
10. Závěr	66
11. Seznam použité literatury a další zdroje	68
12. Přílohy	72

1. ÚVOD A CÍLE PRÁCE

Dojíždka za prací a do škol se stává nedílnou součástí života skoro každého člověka. V dnešní době je spousta lidí nucených, nebo mají potřebu vyjízďet ze svého bydliště do jiné obce za prací či do škol, za službami, na úřady nebo například k lékaři. Dojíždka a prostorová mobilita obyvatel je jedním ze znaků moderní společnosti. Pohyb obyvatel je úzce spjata s dopravou – infrastrukturou dopravy, dopravní obslužností, dopravními prostředky, ale na dojíždku má také velký vliv trh práce a pracovní příležitosti. V těchto oblastech se mnohé po roce 1989 změnilo. V transformačním období vzrostla potřeba mobility a došlo k prudkému nárůstu individuální automobilové dopravy. Ale důležitou roli stále hraje i veřejná hromadná doprava, jejíž systém byl budován v socialistickém režimu a slouží dodnes. Velké změny zasáhly i trh práce a celé hospodářství našeho státu, což mělo vliv na pracovní příležitosti.

Práce je zaměřena na vývoj dojíždky v okrese Benešov mezi léty 1991 a 2001. Toto téma práce jsem si zvolil proto, že i já patřím mezi dojíždějící a s dojíždkou se potýkám od svých 15-ti let. Okres Benešov jsem si zvolil proto, že z tohoto regionu pocházím a mám k němu určitý vztah.

Hlavním cílem předkládané bakalářské práce je geografická analýza zaměřená na vývoj geografických aspektů dojíždky za prací a do škol v okrese Benešov. Úkolem je zachytit a popsat změny v transformačním období mezi léty 1991 a 2001.

V první řadě bylo potřeba se seznámit s odbornou literaturou k problematice geografické analýzy, dojíždky za prací, regionalizace, vymezení dojíždkových regionů a jejich vztahů k prostorové organizaci společnosti, a získat tak širší náhled do celé problematiky.

Po náhledu do odborné literatury a seznámení se s problematikou byla zpracována teoretická východiska práce. Na základě toho bylo možné vytyčit dílčí cíle práce a následně stanovit metodické postupy. Následně po rozboru literatury a zhotovení metodiky byly také stanoveny výchozí hypotézy práce (viz kapitola 4).

Nejprve bylo potřeba vymežit sledovaný region a následně zpracovat potřebná data za rok 1991 a rok 2001. Jako zdroj dat posloužily údaje ze Sčítání lidí, domů a bytů 1991 a 2001, zejména pak Dojíždka do zaměstnání a škol v okrese Benešov.

Základním dílčím cílem práce je zpracování regionalizace okresu na základě dojíždky za prací a dojíždky do škol. Ke splnění tohoto cíle bylo potřeba stanovit dojíždková (pracovní, školská) střediska a jednotlivě vymežit jejich spádová území.

Druhým dílčím cílem je vymezení dojížděkového zázemí okresního města na základě dojížděky za prací. Úkolem je hlouběji sledovat prostorovou organizaci dojížděkového zázemí města Benešov a zachytit změny ve sledovaném období.

Dalším dílčím cílem práce je zachytit a sledovat vliv blízkosti hlavního města Prahy na sledovaný region a vyhodnotit změny vlivu mezi roky 1991 a 2001.

Na základě těchto výše zmíněných cílů je úkolem zpracovat mapové výstupy v programu ArcGIS 9.1. Tyto mapové výstupy budou znázorňovat prostorové aspekty sledovaných sociálně geografických jevů a zachytí je i v čase.

Posledním cílem je syntéza zkoumané problematiky, její komplexní zhodnocení a porovnání výsledků ze sledovaných období. K zachycení změn geografických aspektů dojížděky poslouží jak již zmíněné mapové výstupy, tak i tabulky, popřípadě grafy a vše bude doprovázeno komentářem. V závěru dojde také ke zhodnocení hypotéz. Výsledkem této bakalářské práce bude tedy geografická analýza prostorových aspektů dojížděky za prací a do škol v okrese Benešov. Základní metodou hodnocení bude komparace jednotlivých sledovaných jevů v letech 1991 a 2001.

2. TEORETICKÁ VÝCHODISKA PRÁCE A PŘEHLED LITERATURY

2.1. Teoretická východiska práce

Kapitola o teoretických východiscích práce má za úkol přiblížit teoretické základy práce a pomoci tak nahlédnout do celé problematiky předkládané práce. Tato teoretická část je zaměřena na teorii regionu a regionalizace a dále pak na prostorovou mobilitu obyvatel a dojížděku za prací.

2.1.1. Teorie regionu a regionalizace

Region je jedním z výchozích základních konceptů geografie jak sociální, tak i fyzické. Jako jeden velký základní region je chápána planeta Země. Pojem region pochází z latinského slova „regere“ (ovládat), z čehož se později vyvinulo slovo „regio“, což znamená království, krajinu či politické území. Takto politicky byl region chápán až do 19. století.

Od 19. století se na region začíná v Evropě pohlížet deterministickým přístupem. A to tak, že sociální, ekonomické a kulturní charakteristiky, které spojují určitý region, jsou pře určeny (determinovány) fyzickogeografickými aspekty krajiny. Tedy že společnost a její kultura je ovlivňována okolní environmentální podstatou regionu. Tento přístup zastávali zejména Němečtí geografové Humboldt a Ritter.

S odlišným názorem přišel na přelomu 19. a 20. století de la Blache, zakladatel regionální geografie, který prosazoval teorii, že region je komplexní a vzniká vzájemným působením sociogeografických a fyzickogeografických jevů. Tento směr je označován jako posibilistický.

Dalším pohledem na region je idiografický přístup. Ten zastával také de la Blache a zejména pak jeho následovníci. Ti se soustředili na identifikaci jedinečných znaků, které odlišují daný region od okolních oblastí. Z tohoto přístupu vycházel také Hartshorne který jako první přišel s prostorou diferenciací, založenou právě na rozdílnostech a specifických znacích regionu jak fyzickogeografických, tak i sociogeografických. Tato prostorová diferenciac se v praxi používá i dnes. Hartshorne přišel také s teorií indeterministického pojetí regionu. Toto pojetí do jisté míry popírá vliv přírody a vazby mezi fyzickou a sociální sférou, společnost je tedy na přírodních podmínkách nezávislá. Tento historický přehled byl zpracován podle Klapky (2008).

Současné pojetí regionu vychází z toho, že základem studia geografie je Země – geografická sféra, která je heterogenní, tedy nesourodá a projevují se zde značné nesrovnalosti a rozdíly jak z fyzickogeografického pohledu, tak i sociogeografického. Ve fyzické geografii je tedy region vnímán z přírodního hlediska a v té sociální geografii je region vnímán jako politickohistorický celek, který ovlivňují ekonomické, kulturní a sociální faktory.

Posledním přístupem, se kterým se můžeme setkat, je přístup nomotetický (Johnston a kol. 2000). Tento přístup se soustředí na obecné a univerzální znaky regionu a hodnotí stupně podobnosti jednotlivých regionů.

Region tedy můžeme definovat jako část geografické sféry, je to výsledek prostorové či územní diferenciacie geografické sféry a je to tedy prostorová jednotka. (Klapka 2008). Podle Bašovského a Lauka (1990) je existence regionů nezpochybnitelná, protože lze jasně identifikovat jejich hranice. Regiony jsou tedy podle této dvojice autorů objektivně existujícími entitami. Anděl (1996) definuje region jako prostorový systém (či dílčí geografický systém), který se formuje na zemském povrchu na základě určitých znaků, který ho odlišují od okolí.

Klapka (2008) také tvrdí, že region jeden ze základních konceptů v geografii a chápe ho jako dynamický prostorový systém, který:

- a) vznik na základě interakce přírodních a sociálněekonomických jevů a procesů.
- b) vykazuje určitý typ organizační jednoty, která jej odlišuje od ostatních regionů.

Klapka (2008) dále hodnotí regiony jako navzájem lišící se části geografické sféry, areál potvrzující platnost vybraného kritéria. Definuje také region jako část geografické sféry, která je menší než celá zájmová oblast výzkumu (př. kontinent, stát, pohoří atd.), ale větší než konkrétní místo. Region je podle tohoto autora nejlogičtější způsob organizace geografických informací.

Regiony se dají také klasifikovat podle určitých hledisek. Takovým základním hlediskem je odvětvové hledisko, podle kterého dělí Hampl (1971) regiony do tří typů: 1) fyzickogeografické regiony (FGR), 2) sociálněgeografické regiony (SGR), 3) komplexní geografické regiony. První dva typy se dají ještě dále dělit podle určitých specifických kritérií (FGR – na geomorfologické, klimatické, hydrologické, biogeografické apod.; SGR – zemědělské, průmyslové, dojížděkové, administrativní atd.). Co se týče komplexních regionů, tak existuje také dualistické pojetí regionu, který existenci komplexního regionu nepřipouští. Prosazuje pouze samostatnou působnost dvou základních disciplín geografie.

Metodologické hledisko dělí regiony podle toho, k čemu region slouží a proč je vůbec vymezujeme. Polské geograf Dziewoński (1967) definuje tři základní metodologické typy: 1) region jako nástroj výzkumu (statistický region), 2) region jako objekt výzkumu (cílový region), 3) region jako nástroj managementu území (plánovací region).

Regiony lze dělit také podle taxonomického hlediska, protože nejde pouze o určitou funkčnost regionu, ale také o jeho geografickou lokaci. Z tohoto pohledu dělíme regiony na individuální a typologické. Individuální regiony jsou jedinečné a neopakovatelné, kdežto typologické regiony se v prostoru opakují a spojuje je určitá shodná vlastnost či podobnost.

Nejdůležitějším hlediskem pro klasifikaci regionů je pak hledisko formy. Vesměs většina geografů se shodne na dvou základních typech, někteří autoři (Haggett 1965, Hampl 1971) pak přidávají ještě třetí typ: 1) homogenní region, 2) nodální region, 3) plánovací region.

Homogenní region lze definovat (Klapka 2008) jako území, kde zvolené regionalizační kritérium platí rovnoměrně v celé ploše daného území. Vymezené území je tedy vnitřně homogenní, ale nemůžeme mluvit o absolutní homogenitě, protože jak již bylo řečeno, tak geografická sféra je značně heterogenní. Tento typ regionu je spíše relativně homogenní. Tyto homogenní regiony se vyskytují spíše ve fyzické geografii. V sociální geografii se spíše vyskytují nodální regiony. Tyto regiony jsou založeny na funkčních vazbách a interakci. Nodální regiony tvoří funkční vztahové území (Klapka 2008). Základem nodálního regionu je jádro (ohnisko, nodus), kolem kterého je region organizován. Nodální regiony jsou tedy založeny na funkčních vazbách mezi jádrovou oblastí a jejím zázemím, u těchto vazeb se dá sledovat také jejich intenzita či síla. Tyto regiony jsou vnitřně heterogenní. Příkladem takového nodálního regionu je region vymezený na základě dojížděky za prací a do škol. V této bakalářské práci se tedy pracuje s nodálními typy regionů.

U regionů je také důležitá jejich postavení k okolním regionům, jedná se o tzv. hierarchii regionů. Nejvyšší postavení v tomto žebříčku má planeta Země. Další hierarchizace jsou u fyzické a sociální geografie rozdílné. Klapka (2008) pro sociálně geografickou hierarchizaci uvádí následující úrovně:

- *mikroregionální úroveň*
- *meziregionální úroveň*
- *makroregionální úroveň*
- *národní*
- *globální*

HAMPL (2005) pracuje ještě s nižším hierarchickým postavením, než je mikroregion, a to je subregion. V této bakalářské práci se v rámci okresu pracuje na úrovni subregionální a mikroregionální. A dále je posuzován vliv hierarchicky nadřazeného hlavního města Prahy.

Další vlastností, kterou můžeme u regionů pozorovat je jejich vnitřní struktura. Jak vyplývá z názvu homogenního typu regionu, tak tento region je vnitřně heterogenní a vnitřní rozdílnost je minimální, ale i tak zde k určité vnitřní diferenciaci dochází. Podle Klapky (2008) homogenita regionu klesá se vzrůstající hierarchickou úrovní a nebo se vzrůstajícím počtem kritérií, na základě kterých byl region vymezen. U homogenních regionů má větší důležitost jejich hranice, než přímo jejich vnitřní struktura. Hraniční linie mohou být ostré nebo rozvolněné (tzv. hraniční zóny). Ostré hranice nacházíme spíše u sociálněgeografických regionů (př. administrativní hranice) a u fyzickogeografických regionů, které jsou ovlivněny větším zásahem člověka. Rozvolněné hranice se nacházejí v přírodě, do které člověk moc nezasáhl (Klapka 2008).

Nodální regiony jsou pak vnitřně heterogenní a právě tato rozdílnost je významná z hlediska jejich výzkumu. Geografické jevy se koncentrují v jádrové oblasti a v ostatních částech regionu jsou různorodě rozptýlené a mají různou intenzitu. Intenzita funkčních vazeb v regionu je důležitá pro jeho vnitřní organizaci. Pokles intenzity regionálních vazeb je funkcí vzdálenosti (Haggett 2001) a takzvaný distance-decay efekt se označuje jako pokles intenzity vazeb mezi dvěma místy v závislosti na vzdálenosti a časové dostupnosti. Nejsilnější vazby jsou mezi jádrem a jeho zázemím, které na jádro bezprostředně navazuje. Další oblasti nodálního regionu se označují jako semiperiferní oblasti. Zde jsou hodnoty interakce již na nižší úrovni a v periferních oblastech mohou tyto vazby dokonce poklesnout až na minimum. Jádro je střediskem prostorové organizace regionu a jeho vliv klesá s právě již zmíněnou vzdáleností.

Geografická sféra je v prostoru a čase proměnlivá. Mičian (2007) uvádí tři základní způsoby vědeckého uspořádání informací: 1) periodizace, 2) regionální taxonomie, 3) klasifikace. Periodizace slouží k zachycení jevů v čase, taxonomie je pak jejich uspořádání v prostoru, klasifikace zachycuje tyto jevy mimo prostor a čas.

Regionální taxonomie je specifická organizační metoda sloužící k oddělování prostorových jednotek, které splňují určité parametry od těch území, které tyto parametry nespĺňují. Těmi parametry mohou být stavové veličiny (homogenních regionů) a nebo spádovost k jádru a intenzita vazby u nodálních regionů. Regionální taxonomie má dva druhy výzkumu (Klapka 2008): regionalizace a regionální typologie. Tyto dvě oblasti spolu souvisí a v některých případech se těžko rozlišují. Regionální typologie hledá opakující se charakteristiky geografické sféry a seskupuje prostorové vazby do kategorií. Vznikají tak typologické regiony na základě podobnosti některého z geografických jevů. Za regionalizaci pak označuje proces vlastního vymezení regionu. Regionalizace se na rozdíl od regionální typologie zaměřuje na odlišnosti v rámci geografické sféry. A na základě těchto odlišností se vymezují regiony (tzv. individuální regionální systémy). Určité oblasti se stejnou vlastností (odlišností od ostatních) spolu musí sousedit, aby mohli tvořit region.

Podle Mištery (1997) je geografická regionalizace trvalý proces fungující téměř nezávisle na společenském vědomí. Pouze velké plánované projekty jí mohou částečně usměrnit. Jako příklad projektů, které mohou ovlivnit chování lidí v geografickém prostoru, můžeme uvést výstavbu páteřních komunikací nebo průmyslových zón. Regionální geografie je věda zkoumající komplexně a systematicky geografické prostředí určitého území. Demek (1987) tvrdí, že základními metodami geografické regionalizace je geografická analýza a geografická syntéza. Právě geografická syntéza činí z regionální geografie vědeckou disciplínu. Geografická analýza a pak následná syntéza problematiky umožňují stanovení určitých zákonitostí a pravidel, které mohou být aplikovány v praxi v územním plánování. I z tohoto důvodu je regionalizace území předmětem zájmu vlád, parlamentů a orgánů veřejné správy. Komplexní regionalizace napomáhá k vymezení administrativních hranic krajů a dalších oblastí. Taková komplexní regionalizace musí krom geografických aspektů zahrnovat i ekonomický a kulturněhistorický aspekt území. Na sociogeografickou regionalizaci můžeme pohlížet z mnoha úhlů pohledu a jako rozhodující faktor pro regionalizaci můžeme zvolit více jevů. Této problematice se ještě bude věnovat metodická část.

V závěru podkapitoly k problematice regionu a regionalizace můžeme zmínit deset vybraných regionalizací, které byly provedeny na území České republiky. Tyto vědecké výzkumy ve své bakalářské práci hodnotí a porovnává Jaňura (2008):

- Ctibor Votrubec a kol (1963): K problému hospodářsko-geografických středisek
- Miroslav Blažek (1977): Ekonomickogeografická regionalizace
- Jaroslav Mareš (1980): Průmyslové regiony ČR
- Milan Viturka (1985): Aplikace metody hlavních komponent ve výzkumu diferenciaci prostorové socioekonomické struktury ČR
- Jaroslav Maryáš, Stanislav Řehák (1987): Atlas obyvatelstva ČSSR – Regionální působnost středisek osídlení
- Jaroslav Maryáš (1987): Atlas obyvatelstva ČSSR – Dojíždka do škol a za službami
- Martin Hampl, Josef Ježek, Karel Kühnl (1978): Sociálně geografická rajonizace ČSR
- Martin Hampl, Václav Gardavský, Karel Kühnl (1989): Regionální struktura a vývoj systému osídlení ČSR
- Martin Hampl a kol. (1996): Geografická organizace společnosti a transformační procesy v České republice
- Martin Hampl (2005): Geografická organizace společnosti v České republice: transformační procesy a jejich obecný kontext

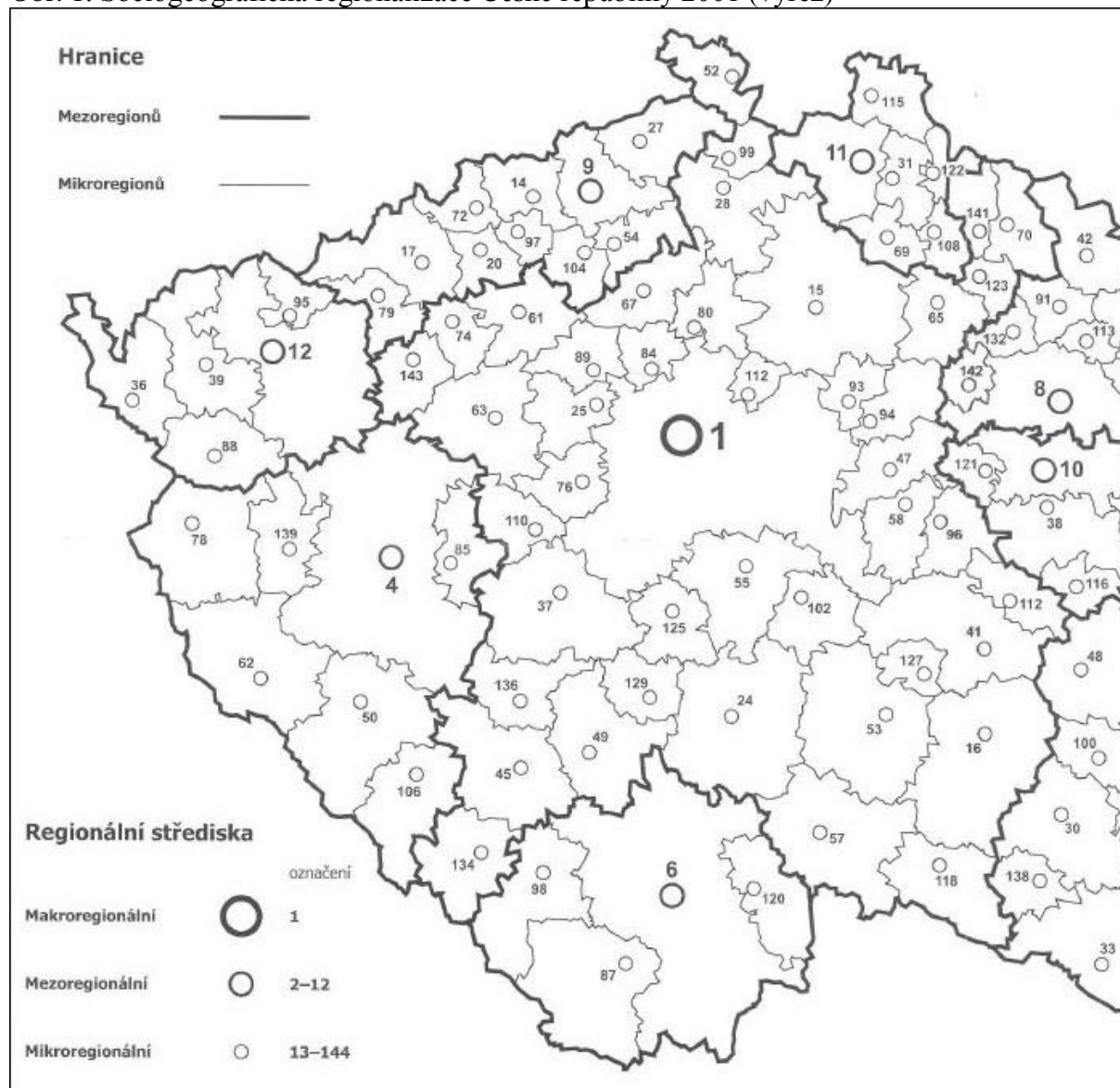
2.1.2. Dojíždka jako forma prostorové mobility

Dojíždka za prací je vztahově-integrační proces, který hraje rozhodující úlohu při tvorbě funkčních regionů a ovlivňuje prostorové vazby v sídelním systému. Podle Řeháka (1988) je význam dojíždky zdůrazněn její vysokou a pravidelnou frekvencí. Toto tvrzení je z doby před revolucí a už tehdy bylo relevantní. Dnes, s vysokým nárůstem individuální automobilové dopravy, nárůstem dojíždky a se změnami v hospodářství, toto tvrzení musí platit více než dvojnásob. Dojíždka představuje sociální jev, který formuje strukturu daného regionu a který je podmíněn nerovnoměrným rozmístěním ekonomicky aktivních obyvatel a pracovních příležitostí.

Většina odborníků dojíždku za prací vnímá jako pohyb obyvatelstva za prací přes administrativní hranice obce svého trvalého bydliště. Tento pohyb má velký význam pro regionální vědy a humánní geografii, protože se ho účastní značná část obyvatel a je vcelku jednoznačný. Jedná se o pohyb z bodu A (bydliště) do bodu B (pracoviště) a tento pohyb lze relativně snadno zaznamenat. Pravidelné monitorování dojíždky u nás probíhá od roku 1961, kdy bylo dojíždkové šetření poprvé součástí

sčítání obyvatel. Od tohoto roku jsou údaje o dojížděce již pravidelně sledovány v jednotlivých cenzech. Do té doby byla dojíždka sledována pouze v rámci dílčího dotazníkového šetření, na základě takovýchto údajů pracoval s dojíždkou například Šilhán (1946), Mrkos (1948) a Macka (1962).

Obr. 1. Sociogeografická regionalizace České republiky 2001 (výřez)



Pozn.: 55 – mikroregionální středisko Benešov, 102 - mikroregionální středisko Vlašim

Zdroj: Hampl 2005, vlastní úprava

Cílem současného sledování dojíždky je zejména stanovení pracovních center a vymezení jejich spádového území a utvoření tzv. pracovních regionů. Dojíždka také nejlépe postihne vztah centra a jeho zázemí. Můžeme díky ní určovat sílu a intenzitu prostorových vazeb nejen v rámci daného pracovního regionu, ale také mezi sousedními

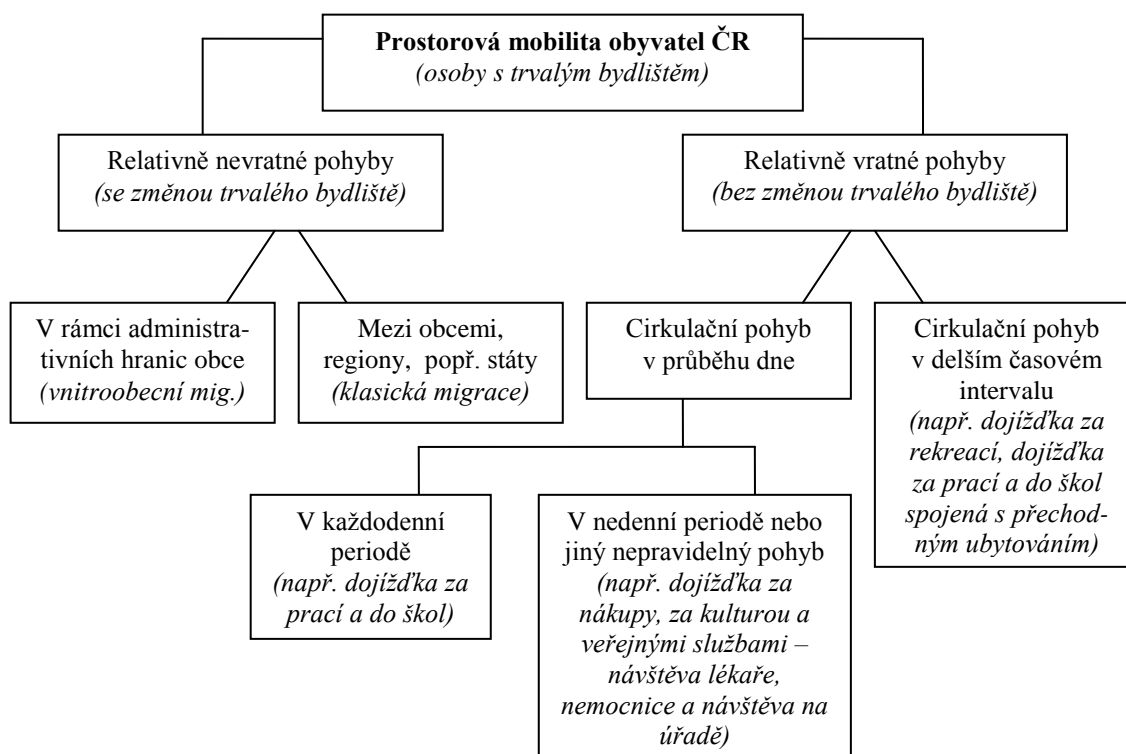
regiony a mezi regiony hierarchicky nadřazenými či podřazenými. Tyto poznatky poté slouží ke zpracování regionalizace daného území a k jeho sociogeografické charakterizaci. Mezi nejvýznamnější autory, kteří se zabývají sociogeografickou regionalizací území České republiky na základě pracovní dojížděky řadíme Macku (1969), Hampla, Ježka a Kühnla (1978), Řeháka (1987), Hampla (1996, a 2005). Právě Hamplova regionalizace pro rok 2001 (obr.1.) je v současné době nejvíce komentována v dalších vědeckých výzkumech.

Rozhodujícími vlastnostmi dojížděky je její intenzita, síla a směr daného proudu, forma dojížděky, vzdálenost na jakou lidé dojíždí a časová dostupnost center. Dojížděku za prací pak nejvíce ovlivňují pracovní příležitosti, časová dostupnost a cena přepravy. Jak se říká „čas jsou peníze“ a doba strávená na cestě je určitě klíčová v rozhodování lidí, zda se jim vyplatí dojíždět za prací a na jakou vzdálenost. Druhým rozhodujícím faktorem jsou pak peníze - cena dojížděky a plat (mzda). Lze předpokládat, že lidé dojíždí za prací z důvodu, že ve své obci pracovní příležitosti nemají a nebo že díky dojížděce získají lepší finanční ohodnocení a i po odečtení nákladů na dopravu bude tento příjem větší.

Krom dojížděky za prací můžeme díky SLDB podrobně sledovat také dojížděku do škol. Tato dojížděka má podobné vlastnosti a rozhodující úlohu hraje dostupnost a význam školských zařízení jednotlivých centrech.

Dojížděku do škol a za prací dělíme do dvou základních kategorií: denní a nedenní dojížděka. Denní dojížděka se opakuje v každodenní periodě a nedenní dojížděka je pak spojena s přechodným ubytováním. Za další formy prostorové mobility, které můžeme řadit stejně jako školskou a pracovní dojížděku do tzv. relativně vratných pohybů, jsou například dojížděka za službami, za kulturou, na nákupy, k lékaři nebo na úřady. Takováto dojížděka je převážně nepravidelného charakteru a její pravidelné statistické sledování se neprovádí. Údaje o nepravidelné dojížděce se získávají pomocí dotazníkových šetření. Následující schéma znázorňuje členění forem prostorové mobility.

Obr. 2. Zjednodušené členění základních forem prostorové mobility obyvatelstva



Zdroj: Krajská správa ČSÚ pro Středočeský kraj, vlastní zpracování

2.2. Diskuse s vybranou literaturou

Stěžejní literaturou pro zhotovení této práce byla Hamplova studie (2005), kde je komplexně hodnocena geografická organizace a regionalizace České republiky na základě statistických údajů z roku 2001 a je zde podchycen vývoj prostorové organizace společnosti v transformačním období a výsledky jsou porovnávány s výsledky regionalizace z roku 1991 (Hampl 2006). Obdobnou problematikou se také zabýval Marada (2010), který ve svém díle řeší problematiku dopravy, dopravních vztahů a dopravních interakcí v návaznosti na sídelní strukturu České republiky. Jsou zde zkoumány například i změny dopravní hierarchie sídel z hlediska různých druhů dopravy. Dopravní hierarchii středisek osídlení České republiky a jejich změny v transformačním období řeší ve své rigorózní práci také Kraft (2009).

Hodnocením dojíždky za prací na Moravě a ve Slezsku mezi léty 1991 a 2001 se ve svém článku zabýval Toušek a kol. (2005). Je zde částečně hodnocen vývoj v České republice, ale studie je primárně zaměřena na pozorování vývoje v Brně, Olomouci a Ostravě. Je zde podrobněji sledováno zázemí právě těchto měst. Tento článek je velice věcný a určité prvky a metody hodnocení a porovnávání jsou použity i

v této bakalářské práci. Co se týče vybraných metodických postupů, které jsou v této práci použity, tak je potřeba uvést Čekalovu disertační práci (2006), který zkoumal prostorovou mobilitu obyvatel v Jihočeském kraji.

Z analytických prací stojí za zmínku také nepochybně Hudečkova disertační práce (2008), ve které se autor zabývá časovou dostupností významných středisek v republice a zaznamenal určité změny mezi léty 1991 a 2001, na které měla vliv například modernizace vozového parku a rozvoj infrastruktury. Hudečkova disertační práce také obsahuje podrobnější případovou studii akcesibility hlavního města Prahy, jakožto dominantního centra v sídelní struktuře Čech. Ve Spojených státech se akcesibilitou zabýval například Nutley (1998), který zkoumal vliv veřejné hromadné dopravy na časovou dostupnost venkova.

V literatuře k dojížděce můžeme ještě jmenovat autory jako jsou například Jureček (1967), Hůrský (1978), Čtrnáct (1983), Řehák (1988), Anderle (1994), Vicherek (1996). Tito autoři zpracovávali dojížděku za prací na základě dat z jednotlivých sčítání lidí, domů a bytů. Data z roku 2001 zpracovaly jednotlivé krajské odbory Českého statistického úřadu. Komplexní publikace o dojížděce za prací a do škol obsahují podrobné údaje o velikosti a směrech jednotlivých proudů a celkově charakterizují dojížděku.

Z literatury zaměřené na regionalizaci je třeba zmínit dílo Mištery (1997), který svou publikaci rozdělil do čtyř kapitol, kde v první se zabývá obecnou teorií k dané problematice, následující kapitola je věnována regionalizaci a historii administrativního členění České republiky, předposlední kapitola řeší konkrétní studii regionalizace západní části Čech a poslední kapitola obsahuje návrh konceptu pro práce zabývající se regionalizací.

Obecnou teorií o regionu a regionalizace se zabývá také Klapka (Toušek a kol. 2008) a spolu Halásem (Halás a Klapka 2010) provedli regionalizaci Česka na základě modelových interakcí. Mapují a porovnávají vliv středisek Českého sídelního prostoru na základě Reillyho modelu a formují nehomogenní geografický prostor pomocí matematických vzorců a modelů na základě sociogeografických interakcí.

Regionalizací se také ve své diplomové práci zabýval Kraft (2007), jde konkrétně o sociogeografickou a dopravně geografickou regionalizaci Karlovarského kraje na základě vlivu veřejné hromadné dopravy.

3. METODIKA ZPRACOVÁNÍ A ZDROJE DAT

3.1. Zdroje dat

Jako hlavním zdrojem dat byly využity údaje Českého statistického úřadu (dále jen ČSÚ), který ze zákona zajišťuje sběr, zpracování a zveřejňování statistických údajů v České republice. Dalším zdrojem dat byl internetový portál Ministerstva práce a sociálních věcí (dále jen MPSV).

Pro práci byly využity data ze Sčítání lidí, domů a bytů (dále jen SLDB) z roku 1991 a 2001. Údaje z roku 1991 se vztahují k 3. 3. 1991 a jsou publikovány ve Statistickém lexikonu obcí České republiky 1992, který je širší veřejnosti k dispozici pouze v tištěné podobě. Z tohoto lexikonu byly čerpány údaje o ekonomicky činném obyvatelstvu. Údaje o dojížděci do zaměstnání a škol z roku 1991 v okrese Benešov nejsou běžně dostupné. Podrobné údaje o dojížděčkových proudech byly získány v digitální podobě na krajské správě ČSÚ v Českých Budějovicích.

Data z roku 2001 se vztahují k rozhodnému okamžiku 1. 3. 2001 a jsou publikována ve Statistickém lexikonu obcí České republiky 2008, kde byly čerpány údaje o ekonomicky aktivním obyvatelstvu. Údaje ze SLDB 2001 jsou široké veřejnosti k dispozici jak v tištěné podobě, tak i v digitální verzi na webových stránkách ČSÚ. Podrobné údaje o dojížděci do zaměstnání a škol z roku 2001 v okrese Benešov jsou obsaženy v publikaci ČSÚ Dojížděka do zaměstnání a škol – okres Benešov, která vyšla v roce 2003 a je jí možno získat i v digitální podobě. V těchto údajích o dojížděci jsou zachyceny pouze proudy s minimálním počtem 10-ti vyjíždějících osob, což by bylo pro potřeby této práce dostačující. Ale protože za rok 1991 byly použity podrobnější údaje o dojížděčkových proudech, tak i za rok 2001 byly použity podrobné dojížděčkové proudy, které jsou v digitální podobě k dispozici na katedře geografie PF JČU.

Stěžejními daty pro tuto práci jsou tedy údaje o ekonomicky aktivním obyvatelstvu, vyjížděci za prací a do škol z jednotlivých obcí na okrese, dojížděci do vybraných center na okrese a data o vyjížděci do Prahy.

Na tomto místě je třeba podotknout, že v době, kdy byla tato bakalářská práce zpracovávána, ještě nebyly známé kompletní výsledky ze SLDB 2011, které proběhlo v březnu 2011. Konkrétně nejsou známá data právě o dojížděci, protože dojížděka se zpracovává až jako jeden z posledních údajů.

3.2. Srovnatelnost dat a metodika zpracování dat

Data ze sčítání v letech 1991 a 2001 nejsou plně srovnatelná. Kritikou dat, konkrétně údajů o ekonomicky aktivním obyvatelstvu (EAO) a údajích o dojížděce, za jednotlivá sčítání se zabýval Čekal (2006), který porovnával údaje ze SLDB 1961, 1970, 1980, 1991 a 2001.

Při SLDB 1991 byla dojíždka za prací zjišťována u obyvatel ekonomicky aktivních, mimo osob hledajících zaměstnání. Za osoby ekonomicky aktivní (EA) se podle ČSÚ považovaly „všechny osoby, které byly v rozhodný okamžik sčítání v pracovním, členském, služebním nebo v obdobném poměru k nějaké organizaci, družstvu, soukromé osobě nebo jinému právnímu subjektu, zaměstnavatelé, pomáhající, hledající zaměstnání, osoby samostatně činné (soukromě hospodařící rolníci, řemeslníci, živnostníci apod.), a také pracující důchodci, všichni bez ohledu na délku pracovního úvazku“. Mezi ekonomicky aktivní patřily z hlediska sčítání rovněž osoby vykonávající základní vojenskou službu, případně náhradní službu, osoby na vojenském cvičení, ve vazbě a ve výkonu trestu odnětí svobody, dále ženy na mateřské a tzv. další mateřské dovolené (do 3 let věku dítěte) a muži, kteří byli příjemci rodičovského příspěvku, pokud trval jejich pracovní poměr. U těchto osob byla zjišťována dojíždka do zaměstnání podle stavu před vznikem uvedených skutečností.

Při sčítání v roce 2001 se dojíždka nezjišťovala u pracujících studentů a učňů bez ohledu na to, že v rozhodný okamžik byli také ekonomicky aktivní. Navíc do ekonomicky aktivních byly zahrnuty jen ženy na mateřské dovolené v trvání 28 týdnů (resp. 37 týdnů při vícečetných porodech). Ženy na další mateřské dovolené a muži pobírající rodičovský příspěvek, stejně jako osoby hledající zaměstnání jsou zahrnuti do osob ekonomicky neaktivních. Rozdílné proti roku 1991 bylo zjišťování údajů o zaměstnání, postavení v zaměstnání a odvětví ekonomické činnosti u vojáků v základní, náhradní nebo civilní vojenské službě. Jak již bylo zmíněno, při sčítání v roce 1991 uváděli tyto údaje podle posledního vykonávaného zaměstnání, v roce 2001 v souladu s metodikou Mezinárodní organizace práce (ILO) uváděli zaměstnání „voják základní (náhradní resp. civilní) služby“ a byli zahrnuti do odvětví obrany (resp. veřejné správy či sociálního zabezpečení v případě civilní služby).

Pro přesnější srovnatelnost dat bylo tedy nutno od počtu EAO z roku 2001 odečíst uchazeče o zaměstnání z měsíce března 2001, tedy v době kdy probíhalo sčítání, protože při SLDB 1991 se do EAO osoby hledající zaměstnání nezapočítávaly. Tyto

data o počtu uchazečů o zaměstnání jsou dostupná na internetovém portálu MPSV. V této práci je tedy pracováno s upravenými údaji o počtu EAO z roku 2001 a všechny statistické údaje a výpočty pro rok 2001 pod označením EAO (EA) zahrnují již tuto úpravu.

Data byla tedy zpracována tak, aby se dala porovnávat v prostoru a čase. A bylo tak možno zachytit prostorové aspekty dojížděky v rámci okresu v určitém časovém období. Ke zpracování dat byl využit program Microsoft Excel, ve kterém byly zhotoveny tabulky, některé jsou součástí příloh. S takto zpracovanými statistickými údaji bylo posléze dále pracováno v programu ArcGIS 9.1, ve kterém byly vytvořeny kartogramy a kartodiagramy. Tyto mapové výstupy se dají porovnávat a lze na nich pozorovat geografické aspekty dojížděky.

3.3. Vymezení sledovaného území

Už z názvu práce vyplývá, že je zaměřena na území okresu Benešov. Okresní úřady byly zrušeny k 1. 1. 2003, ale administrativní dělení na okresy stále existuje a bylo zachováno zejména pro statistické účely. Z tohoto pohledu poslouží i v této práci. V den kdy, byly formálně zrušeny okresy, vzniklo nové administrativní členění – obce s rozšířenou působností (tzv. ORP). Na území okresu Benešov se dnes nachází ORP Benešov, ORP Vlašim a ORP Votice.

Ovšem nás zajímá stav sledovaného území v roce 2001 platný k 1.březnu, respektive stav z roku 1991 platný k 3.březnu. Když pomineme vznik nových částí v jednotlivých obcích, tak nás zajímají především změny, které se projeví v prostorových aspektech okresu.

A jsou to tyto změny (Statistický lexikon obcí ČR, 2008, Historický lexikon obcí České republiky II. díl, 2005):

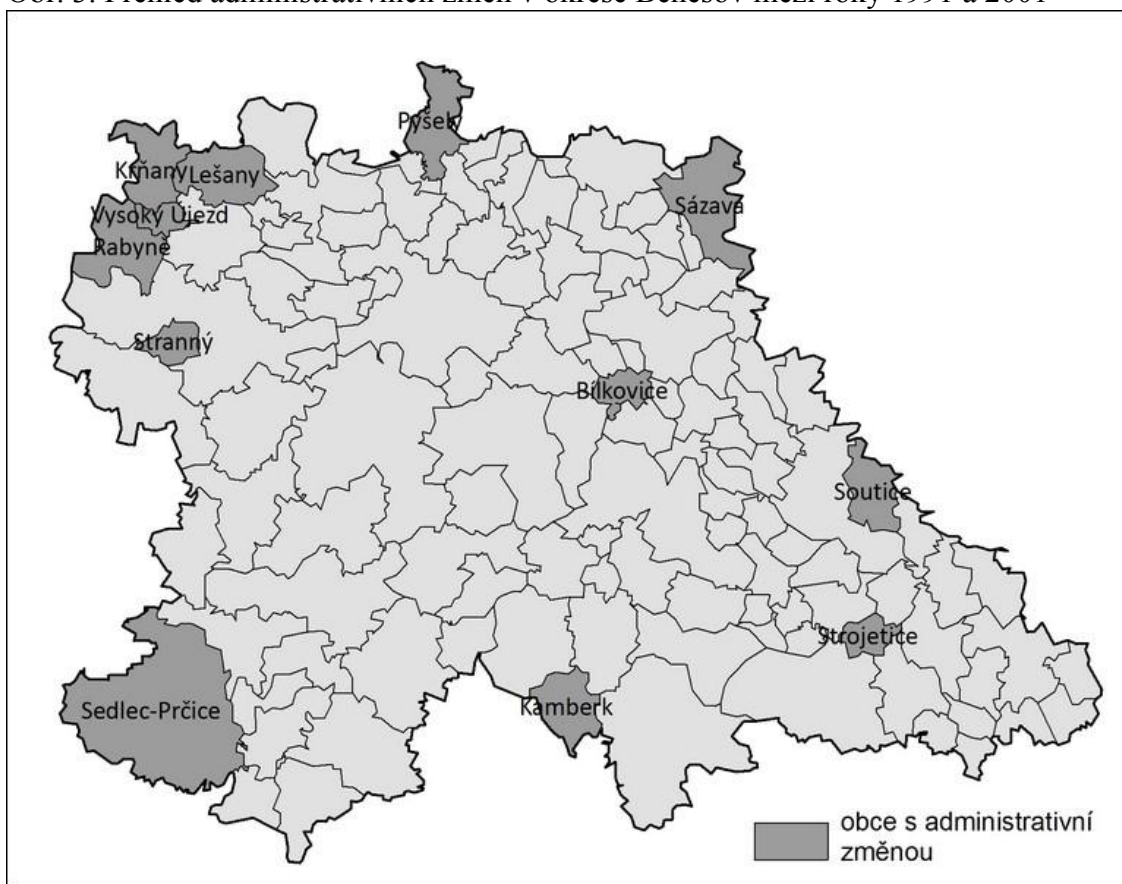
- vznik obce Bílkovice oddělením od obce Takonín 1. 4. 1991
- zánik obce Takonín, stala se částí obce Bílkovice 1. 4. 1991
- přejmenování obce Zlaté Hory na obec Kamberk 1. 4. 1991
- vznik obce Soutice oddělením od obce Trhový Štěpánov 1. 1. 1992
- vznik obce Stranný oddělením od obce Neveklov 1. 1. 1992
- vznik obce Strojetic oddělením od obce Čechtice 1. 1. 1992
- Jetřichovice obec sloučena s obcí Sedlec-Prčice 1. 1. 1993
- Krňany obec se zařazuje z okresu Praha-západ do okresu Benešov 1. 1. 1996

- Lešany obec se zařazuje z okresu Praha-západ do okresu Benešov 1. 1. 1996
- Pyšely obec se zařazuje z okresu Praha-východ do okresu Benešov 1. 1. 1996
- Rabyně obec se zařazuje z okresu Praha-západ do okresu Benešov 1. 1. 1996
- Vysoký Újezd obec se zařazuje z okresu Praha-západ do okresu Benešov 1. 1. 1996
- Sázava obec se zařazuje z okresu Kutná Hora do okresu Benešov 12. 11. 2000

Výchozím stavem administrativního členění pro tuto práci byl zvolen stav k 12. 11. 2000, tedy stav platný v době SLDB 2001. Hlavním důvodem pro volbu tohoto stavu je dostupnost mapových podkladů v digitální podobě (ArcCR500). Tudíž s obcemi, které byly v době SLDB 1991 mimo okres Benešov se pracuje stejně, jako kdyby už tehdy byly jeho součástí.

Co se týče dalších administrativních změn na okrese, tak ještě k 1. 1. 2007 byla k okresu Benešov přičleněna obec Řehenice z okresu Praha-východ a ke stejnému datu byla obec Sedlec-Prčice vyčleněna z okresu Benešov a zařazena do okresu Příbram, ale to není pro tuto práci podstatné.

Obr. 3. Přehled administrativních změn v okrese Benešov mezi roky 1991 a 2001



Zdroj: vlastní zpracování

3.4. Regionalizace okresu

Jak už bylo zmíněno výše, tak problematika sociogeografické regionalizace je poměrně rozsáhlá a v našem prostoru České republiky se touto regionalizací v posledních letech koncepčně zabývá především Hampl (1978, 1987, 1996a 2005), který pracuje s regionalizací především na základě dojížděky za prací. Položil její současné metodické základy a také provedl konkrétní výzkumy, a to na základě výsledků cenů 1970, 1980, 1991 a 2001. Zejména poslední dvě sčítání poskytují podrobně členěné informace o dojížděce za prací a do škol, což jsou dva nejčastější druhy pohybu osob. Díky tomuto faktu je možné výsledky z roku 1991 a 2001 vzájemně porovnávat a postihnout tak změny v transformačním období.

„Pokud jde o pracovní dojížděku je možno všeobecně konstatovat zvýšení jejího významu pro integraci sociogeografických regionů, a to v dvojitým smyslu. Za prvé se jedná o zvýšení její intenzity (téměř 40 % všech zaměstnaných obyvatel) i ekonomického významu vzhledem k růstu mzdové diferenciaci i úrovně nezaměstnanosti. Za druhé se jedná o posílení integrační funkce pohybu za prací i na vyšších měřítkových řádech regionalizace, neboť značný rozsah nedenní dojížděky odpovídá částečnému nahrazování migračních procesů procesem nedenní dojížděky, resp. odpovídající přechodné migrace. Přestože je tedy dojížděka za prací primárně mikroregionálním procesem, jsou pohyby za prací zejména mezi středisky relevantní i pro stanovení hierarchizace na vyšších úrovních.“ (Hampl 2005, str. 78)

Při tvoření sociogeografické regionalizace je nezbytné zvolit si určité střediskové obce. Jako klíčový faktor pro regionalizaci okresu Benešov byla zvolena dojížděka za prací. Je tedy potřeba vymezit pracovní střediska, na základě kterých bude regionalizace zhotovena, vzniknou tzv. pracovní mikroregiony. Tomuto vymezení středisek se věnuje následující podkapitola 3.4.1.

Po vymezení pracovních středisek byly všechny obce na okrese přiřazeny k danému spádovému pracovnímu středisku a to na základě dominantního proudu vyjížděky z obce za prací. V případě obcí, které nespádají k žádnému středisku, byl dodržen princip hierarchické nadřazenosti - v případech kdy nějaká obec spadá k jiné obci (tzv. nestředisku), tak spádovost je přiřazena k nadřazenému středisku nestřediskové obce, tento postup využívá například Hampl (2005, str. 78).

Regionalizace okresu byla zhotovena i na základě dojížděky do škol, protože „druhým důležitým procesem, o němž je dostatek informací, je školská dojížděka. Její

objem přesahuje 600 tisíc, což odpovídá zhruba jedné třetině rozsahu pracovní dojížděky. Její význam pro potřeby regionalizace je však nejednoznačný. Na jedné straně je atraktivita středisek podle školské dojížděky do značné míry reprezentativní pro vyjádření jejich komplexního obslužného významu. Na straně druhé není tato dojížděka vnitřně strukturována podle hierarchicky rozlišených typů škol. Z těchto důvodů je využitelnost dostupných charakteristik pro potřeby regionalizace měřítkově omezena jen na vyšší hierarchické úrovni, tj. na hodnocení vztahů mezi středisky, resp. mezi mikroregiony 1. stupně a jednotkami vyššími.“ (Hampl 2005, str. 78).

Regionalizace území na základě dojížděky do škol není tak často řešenou problematikou. Touto regionalizací se zabýval například Maryáš (1987), který provedl regionalizaci celého tehdejšího Československa. Jako kritérium pro vymezení centra školské dojížděky stanovil počet 500 dojíždějících studentů (žáků) do dané obce. Po nahlédnutí do jeho výzkumu a po zpracování potřebných dojížděkových proudů bylo zřejmé, že v našem sledovaném okrese jsou taková střediska pouze dvě. Jelikož tato regionalizace by za těchto podmínek v rámci okresu postrádala hlubší význam, tak bylo nutno toto kritérium snížit. Po výpočtech bylo stanoveno na 100 dojíždějících studentů do dané obce. Aby byla obec brána v potaz jako centrum školské dojížděky, tak tato podmínka musela být splněna v roce 1991 i v roce 2001. Při určování spádovosti jednotlivých obcí na okrese ke školským střediskům bylo dodrženo stejných postupů jako tomu bylo při určování spádovosti k pracovním střediskům, tedy principů nadřazenosti (Hampl 2005).

3.4.1. Vymezení pracovních středisek okresu

K vymezení pracovních středisek byla použita jedna z metod, kterou používá ve se regionalizaci i Hampl (2005). Ten využívá mnoho faktorů pro určování středisek (např.: velikost regionu, velikost zázemí obce, počet pracovních míst, komplexní regionální význam). V této práci byl stěžejním kritériem zvolen počet obsazených pracovních míst.

Další autoři používají například jako rozhodující kritéria jiné aspekty sociální geografie. Například počet obyvatel a dopravní velikost řeší Viturka (1981). Marada (2003) použil ve své práci k vymezení středisek ukazatel komplexní funkční velikost a Kubeš (2000) vymežil spádové regiony podle obslužné vybavenosti v obcích.

Počet obsazených pracovních míst (OPM) byl zjištěn následujícím výpočtem: celkový počet ekonomicky aktivních v dané obci + počet dojíždějících do obce za prací – počet vyjíždějících za prací jinde. Tento postup odečtení salda dojížděky od počtu EAO použil například také Čekal (2006). Pro připomenutí, od počtu EAO v roce 2001 byl ještě odečten počet uchazečů o zaměstnání (viz kapitola 3.2.).

Podle Řeháka (1984) považujeme za centra dojížděky za prací v našich poměrech obce s alespoň 2500 obsazenými místy. Hampl (2005) dělí střediskové obce (centra) do dvou základních kategorií. A to na mikroregionální střediska a subregionální střediska.

Za mikroregionální střediska budeme tedy považovat obce s 2500 a více obsazenými pracovními místy. Mikroregionální středisko má významnou koncentraci pracovních příležitostí, ale zároveň je to město, které poskytuje široké zázemí služeb nejen svým obyvatelům, ale také svému zázemí a okolním obcím. Tyto centra mají obvykle (není podmínkou) víc než 5 tisíc obyvatel a většinou i kladné saldo denní dojížděky za prací. Obce v takovémto mikroregionu jsou s centrem funkčně propojeny intenzivní dojížděkou za prací (SLDB 2001).

Čekal (2006) ve své disertační práci, která je zaměřena na regionálně geografické analýzy prostorové mobility obyvatel, nejprve pracoval s obcemi, které mají aspoň 1000 obsazených pracovních míst. Svou studii prováděl na Jihočeském kraji a kritérium 1000 obsazených pracovních míst vyhodnotil pro potřeby krajské regionalizace jako příliš nízké a přistoupil tak k již zmíněné Řehákově metodě. Ovšem pro potřebu regionalizace okresu lze považovat toto kritérium, 1000 obsazených pracovních míst, za vhodné.

Za subregionální střediska tedy považujeme obce s počtem 1000 – 2499 obsazených pracovních míst. Jsou takové obce, do kterých mají hlavní spád dojížděky alespoň dvě okolní obce, které tak tvoří zázemí tohoto subregionu. Město subregionálního významu je hierarchicky na nižší úrovni a spadá tak pod nadřazený mikroregion (SLDB 2001).

Po zhotovení regionalizace okresu na základě dojížděky za prací musel být dodatečně udělán jeden „metodický ústupek“. Za subregionální středisko byla také označena obec Dolní Kralovice, i přesto, že počet OPM byl v roce 2001 pouze 847 a v roce 1991 to bylo dokonce jen 639 a nebylo tedy tak splněno kritérium 1000 OPM. Podrobnější vysvětlení a důvody tohoto ústupku jsou popsány v kapitole 6.1.

3.5. Vymezení dojížděkového zázemí okresního města

Za dojížděkové zázemí města, jakožto pracovního střediska, jsou považovány obce, ze kterých vyjíždí za prací do daného střediska alespoň 10 % zaměstnaných. Na základě této myšlenky rozdělíme území okresu do čtyř, respektive pěti zón podle procentuálního zastoupení denně vyjíždějících obyvatel z obce do okresního města z celkového počtu ekonomicky aktivních obyvatel dané obce. Tyto zóny procentuálně kvantifikoval autorský kolektiv Baštová - Fňukal - Krejčí - Tonev - Toušek (2005). Takovéto vymezení zón dojížděkového zázemí pracovního střediska se využívá ve většině vědeckých prací podobného zaměření.

Zóny zázemí okresního města:

- I. zóna: 50 % a více
- II. zóna: 33,40 – 49,99 %
- III. zóna: 20,00 – 33,39 %
- IV. zóna: 10,00 – 19,90 %
- V. zóna: méně jak 10,00 %

Vymezeno bylo také 10 nejsilnějších dojížděkových proudů do zaměstnání, které směřují do okresního města. Vymezeny byly podle absolutních hodnot počtu vyjíždějících ekonomicky aktivních obyvatel za prací z dané obce do Benešova. Díky tomu získáme strukturu zázemí okresního města a zjistíme, které obce mají na okresní město největší vliv a zároveň které okolní obce Benešov nejvíce ovlivňuje. Dá se očekávat, že v I. zóně budou malé obce v bezprostřední blízkosti Benešova a dále to bude odstupňované podle vzdálenosti, velikosti obcí a pracovních příležitostí v nich. Okrajové části okresu a jeho jihovýchodní část budou spadat do poslední kategorie. Tato pátá zóna už není součástí dojížděkového zázemí a spadají sem obce s méně jak 10 % dojíždějících do centra. Za nejsilnější dojížděkový proud lze očekávat dojížděku z Vlašimi, protože je zde velký počet ekonomicky aktivních obyvatel a určitý vliv Benešova, jakožto dominantního centra regionu s vysokou nabídkou pracovních příležitostí, zde bude určitě patrný.

3.6. Vliv makroregionálního střediska Prahy

Tento vliv je zkoumán z toho důvodu, protože Praha má dominantní postavení v celém středočeském prostoru a její vliv v transformačním období značně narostl (Körner 2004). Vliv Prahy na okres Benešov je zřejmý a proto bude podrobně zamapován se záměrem postihnout změny mezi roky 1991 a 2001. K zjištění vlivu hlavního města Prahy na sledovaný region okresu Benešov byla použita stejná metoda jako tomu bylo při určování zázemí okresního města. Posuzování tedy bylo opět založeno na podílu ekonomicky aktivních obyvatel vyjíždějících za prací do Prahy. Okres byl znovu rozdělen do zón podle intenzity této vyjížděky. S tím rozdílem, že byl jinak nastaven procentuální rozsah zón, protože Praha je středisko makroregionálního významu a podle Hampla (2005) je spádovost obcí k makroregionu již od 5 % EA osob, které vjíždějí za prací.

Zóny vyjížděky do Prahy:

- I. zóna: 30 % a více
- II. zóna: 20,00 – 29,99 %
- III. zóna: 10,00 – 19,99 %
- IV. zóna: 5,00 – 9,99 %
- V. zóna: méně jak 5,00 %

Pro úplnost znázornění vlivu makroregionálního střediska Prahy bylo ještě zmapováno 10 nejsilnějších dojížděkových proudů z okresu Benešov na základě absolutních hodnot počtu vyjíždějících. Získáme tak úplnou strukturu dojížděkového zázemí Prahy na území okresu Benešov a zjistíme, které obce Praha nejvíce ovlivňuje. Silnější vazby na hlavní město se pravděpodobně projeví u obcí s vhodnou polohou vůči Praze. Lze předpokládat, že to budou obce ze severního okraje okresu a dále obce ležící podél železniční tratí 220 a obce nacházející se v blízkosti dálnice D1 a silnice E55. Právě kvalitní dopravní obslužnost obcí bude hrát důležitou roli v intenzitě vyjížděky do Prahy.

4. HYPOTÉZY

Po rozsáhlém náhledu do celé problematiky, seznámení se s teoretickými východisky a po stanovení cílů a metodických postupů práce bylo možné také stanovit výchozí hypotézy. Ty jsou označeny jako H1 – H4.

H1

Jak již bylo zmíněno výše, tak se dá předpokládat, že nejsilnějším dojíždčkovým proudem do centra okresu bude proud z Vlašimi. Vlašim je druhým největším městem na okrese a je zde tedy i velký počet EAO a dá se očekávat, že značná část obyvatel Vlašimi se bude orientovat k Benešovu, jakožto k místu s nabídkou pracovní příležitostí.

H2

Dalším předpokladem je to, že excentrická poloha jihovýchodního cípu okresu omezuje jeho provázanost se samotným centrem okresu. Z periferních částí okresu bude právě tato oblast regionu vykazovat nejmenší integritu s Benešovem a projeví se zde mikroregionální význam Vlašimi.

H3

Třetí hypotéza je zaměřena na vliv blízkosti makroregionálního střediska Prahy. V důsledku transformačních změn byl zaznamenán růst dominance hlavního města na celý Středočeský kraj (Körner 2004), potažmo na celou Českou republiku (Hampl 2005). Předpokládejme tedy značný nárůst vlivu Prahy i na náš sledovaný region, který se projeví zvýšenou vyjíždčkou do metropole za prací.

H4

Poslední hypotéza vychází z již zmíněného faktu nárůstu dominance hlavního města v rámci regionální působnosti. Předpokládejme tedy, že stejně tak jako byl během transformačního období zaznamenán růst vlivu Prahy na Českou republiku, tak že podle tohoto vzoru zaznamenáme v daném období i nárůst vlivu Benešova na benešovský okres.

5. VYBRANÉ SOCIOGEOGRAFICKÉ CHARAKTERISTIKY OKRESU

Okres Benešov o rozloze 1 475 km² (k 1.1. 2007) se nachází v jihovýchodní části Středočeského kraje a centrum okresu, město Benešov, leží necelých 50 km vzdušnou čarou od hlavního města Prahy. V rámci Středočeského kraje okres Benešov sousedí s okresy Příbram, Praha-západ, Praha-východ, Kolín a Kutná Hora. Na jihovýchodě sousedí pak s okresy Havlíčkův Brod a Pelhřimov (Kraj Vysočina) a na jihu s okresem Tábor (Jihočeský kraj).

Sociogeografické a socioekonomické vlastnosti okresu silně ovlivňuje zejména přímá návaznost na Prahu. Polohu okresu ze sociogeografického pohledu lze označit jako vysoce exponovanou. A to jak v národním měřítku, tak i v mezinárodním měřítku. V mezinárodním postavení je součástí evropského žlutého banánu (tj. sekundární evropské zóna rozvoje v pásu Stockholm – Budapešť) a okres je i kvalitně napojen na evropskou dopravní síť.

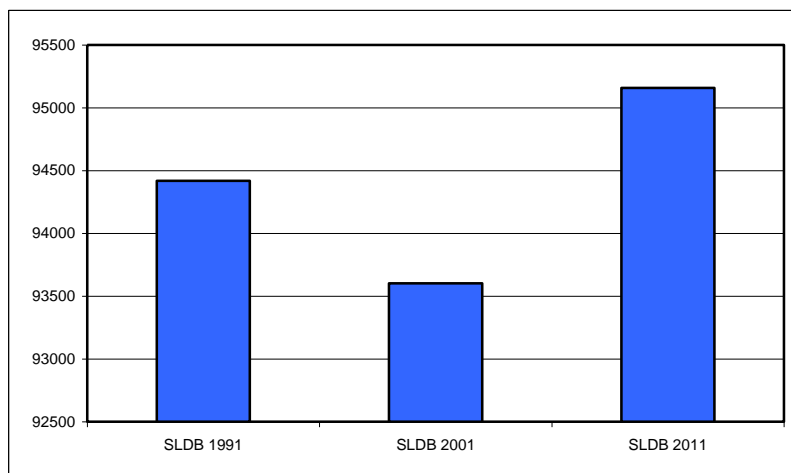
V severojižním směru okresem prochází IV. železniční koridor, který propojuje Berlín – Drážďany – Ústí nad Labem - Prahu – Benešov – České Budějovice - Linz. V tomto severojižním směru prochází okresem také mezinárodní silnice E55, která začíná ve Švédsku a vede přes Kodaň – Rostock - Berlín – Drážďany - Ústí nad Labem - Prahu – Benešov – České Budějovice - Linz – Salzburg a dále pokračuje do jižní Evropy přes Itálii až do Řecka. Další neméně významnou silniční tepnou je dálnice D1, která prochází okresem v jeho východní části a to v severojihovýchodním směru. Dálnice D1 je nejdůležitější dopravní tepnou v České republice, která spojuje Prahu a Brno. Odtud dále pokračuje do Ostravy a do Polska (některé části nejsou doposud vybudované). Dálnice D1 je součástí IV. panevropského koridoru, který propojuje Norimberk / Drážďany – Prahu – Bratislavu – Budapešť a dále pokračuje do východní a jihovýchodní Evropy.

Dopravní poloha okresu je tedy zjevně velmi významná a výhodná jak v národním, tak i nadnárodním měřítku. V budoucnu by tento význam měla posílit i dálnice D3, která by měla propojovat Prahu a České Budějovice a částečně by tak suplovala silnici E55.

V okrese žije celkem 95 157 obyvatel (26. 3. 2011), což ho řadí na 8. místo mezi okresy Středočeského kraje. Žen zde žije o necelé dva tisíce více než mužů, což odpovídá celorepublikovému poměru. Hustotou zalidnění (64,6 oby./km²) patří okres mezi nejméně zalidněné, což je způsobeno zejména jeho velkou rozlohou, je to druhý

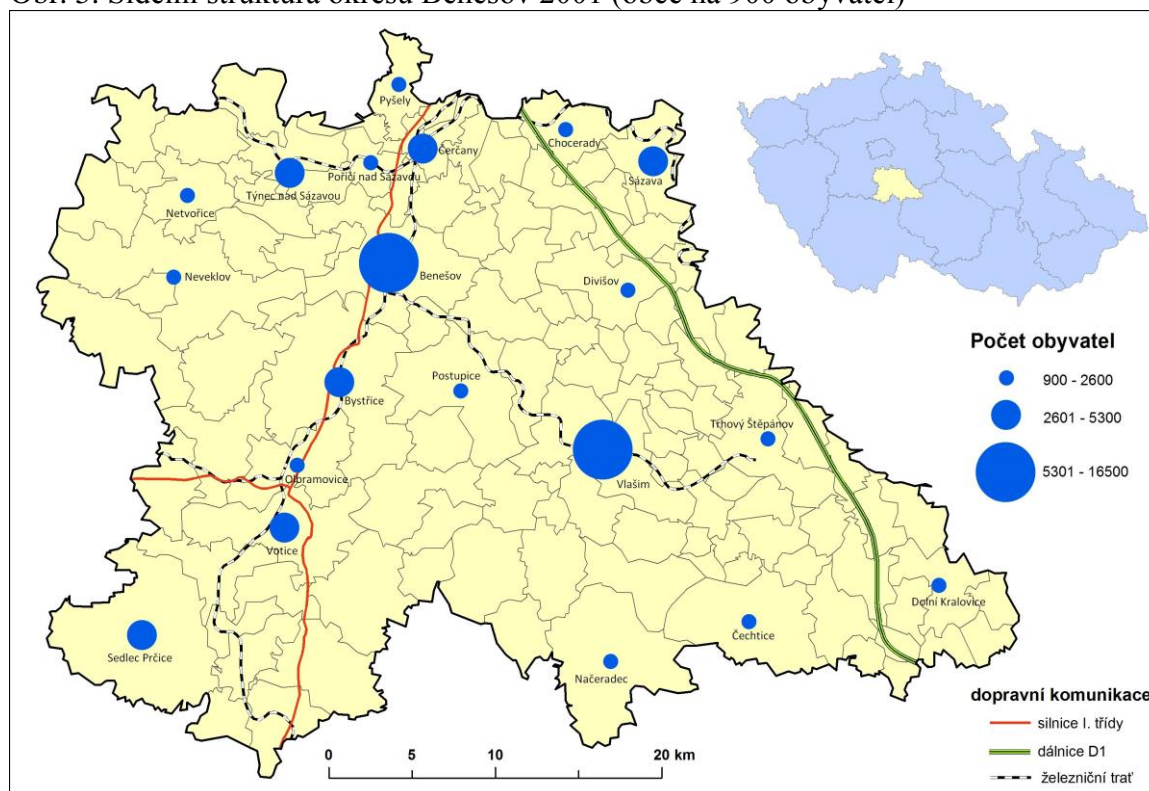
největší okres v kraji. Z grafu (Obr.4.) pak může vyčíst, že mezi sledovanými roky 1991 a 2001 došlo k poklesu počtu obyvatel, a to o 818, což můžeme pravděpodobně částečně přisoudit migraci do Prahy. Mezi roky 2001 a 2011 pak došlo k nárůstu počtu obyvatel o 1556, za což může pravděpodobně suburbanizační proces.

Obr.4. Vývoj počtu obyvatel v okrese Benešov 1991 – 2011



Zdroj: czso.cz, vlastní zpracování; pozn.: údaj za rok 1991 zahrnují obce dle administrativního členění platného k 12.11. 2000, údaj za rok 2011 zahrnuje obce dle administrativního členění k 1.1. 2007

Obr. 5. Sídelní struktura okresu Benešov 2001 (obce na 900 obyvatel)



Zdroj: vlastní zpracování

Mapa (obr.5.) pak znázorňuje sídelní strukturu okresu a lze jasně vyčíst dominanci Benešova a Vlašimi. Další větší obce se koncentrují v severní části okresu a také jižně od Benešova podél silnice E 55 a železnice. V jihovýchodní části okresu krom Vlašimi nalezneme už jen čtyři obce nad 900 obyvatel. Tabulka (tab.1.) nám pak zobrazuje největší města na okrese.

Tab. 1. Největší sídla v okrese Benešov (1991 a 2001)

	1991	Počet obyvatel		2001	Počet obyvatel
1	Benešov	15892	1	Benešov	16417
2	Vlašim	12809	2	Vlašim	12343
3	Týnec nad Sázavou	5249	3	Týnec nad Sázavou	5258
4	Votice	4514	4	Votice	4479
5	Bystřice	3803	5	Bystřice	3889
6	Sázava	3688	6	Sázava	3716
7	Sedlec Prčice	3202	7	Sedlec Prčice	2986
8	Čerčany	2656	8	Čerčany	2609
9	Neveklov	2289	9	Neveklov	2374
10	Čechtice	1434	10	Čechtice	1439

Zdroj: SLDB 1991, SLDB 2001

Co se týče ekonomické aktivity obyvatel a trhu práce, tak v okrese žije celkem 46 597 EAO (26.3. 2011) a registrovaná míra nezaměstnanosti činí 5,49 % (31.12. 2011), to okres Benešov řadí na páté místo v republikových statistikách. Z čehož vyplývá, že ve sledovaném regionu je jedna z nejnižších nezaměstnaností, což jen podtrhuje jeho výhodnou socioekonomickou polohu. A krom dostatku pracovních příležitostí na okrese je také důležité vhodné postavení vůči Praze, které je v této práci podrobněji sledováno. Struktura zaměstnanosti v okrese Benešov byla v roce 2001 pak následující: 8,13 % EA primární sektor, 38,77 % EA sekundární sektor a 47,36 % EA terciální sektor. Srovnáme-li to s republikovým průměrem, tak okres vykazuje zhruba o 4 % větší zaměstnanost v primárním sektoru, lze tedy říci, že region se částečně profiluje jako zemědělský. O 3 % je pak nižší zaměstnanost v terciálním sektoru a o 1 % nižší v sekundárním sektoru. Tabulka (tab.2.) znázorňuje nejvýznamnější zaměstnavatele na okrese pro rok 2005, všechny tyto podniky fungovaly už v roce 2001, v roce 1991 pak byla situace už odlišná. Můžeme vidět, že nejvýznamnějším zaměstnavatelem byly Sklářny Kavalier v Sázavě, ale jak bude zhodnoceno v dalších kapitolách, Sázava jakožto pracovní středisko má na okres Benešov minimální vliv. Druhým největším

zaměstnavatelem pak byl zbrojařský a strojírenský podnik Sellier & Bellot ve Vlašimi a můžeme říci, že to jediný významnější zaměstnavatel v tomto městě. Třetím největším zaměstnavatelem na okrese je pak nemocnice Rudolfa a Stefanie v Benešově. V okresním městě pak ještě sídlí dalších šest významných zaměstnavatelů z odvětví elektrotechnického, strojírenského a potravinářského průmyslu a také z oblasti služeb. Z dalších pracovních středisek musíme jmenovat Týnec nad Sázavou, kde jsou dva významné podniky zaměřené na metalurgii (Metaz) a dopravní strojírenství (Jawa). Ve Voticích je pak jediný významnější podnik, a to balírny Marila. V Dolních Kralovicích pak sídlí německý podnik zabývající se výrobou komponentů pro automobilový průmysl.

Tab. 2. Vybraní zaměstnavatelé v okrese Benešov (rok 2005)

	Podnik	Sídlo podniku	Počet zaměstnanců
1	Sklárny Kavalier, a. s.	Sázava	1 540
2	Sellier & Bellot, a. s.	Vlašim	1 212
3	Nemocnice R. a S.	Benešov	678
4	Masterfoods, k. s.	Poříčí nad Sázavou	644
5	TRW Autoelektronika, s. r. o.	Benešov	581
6	GRAMMER CZ, s. r. o.	Dolní Kralovice	479
7	Metaz, a. s.	Týnec nad Sázavou	404
8	Česká pošta, s. p.	Benešov	318
9	Danone, a. s.	Benešov	275
10	Marila Balírny, a. s.	Votice	254
11	Jawa Moto, s. r. o.	Týnec nad Sázavou	241
12	Diagnostický ústav sociální péče	Neveklov (Tloskov)	240
13	Rehabilitační ústav	Kladruby	219
14	ND Logistic CZ, s. r. o.	Divišov (Měchnov)	212
15	Mydlářka, a. s.	Benešov	208
16	ČSAD, a. s.	Benešov	206
17	BAEST, a. s.	Benešov	200

Zdroj: Jarolímek (2005) - dle Zprávy o situaci na trhu práce za 1. pololetí 2005

Vhodná poloha regionu, rozmanitá a zachovalá příroda a velké množství kulturních památek pak také přispívá k rozvoji turistického ruchu v oblasti. Z přírodních památek je potřeba zmínit chráněnou krajinnou oblast Blaník, která chrání typ staré kulturní zemědělské krajiny, které dominuje posvátná hora Velký Blaník. Z kulturněhistorických památek je pak nejvýznamnější státní zámek Konopiště s Růžovou zahradou a rozlehlým anglickým parkem. Tento zámek patří mezi nevíce navštěvované v republice. Mezi ty známější památky na okrese ještě patří hrad Český Šternberk, zámek Jemniště a nebo hrad v Týnci nad Sázavou. Zajímavostí je také určité vojenské muzeum v Lešanech.

6. SOCIÁLNĚGEOGRAFICKÁ REGIONALIZACE OKRESU

6.1. Vymezení středisek

Jak již bylo zmíněno v metodické části, tak před řešením samotné regionalizace okresu bylo potřeba vymezit střediskové obce. A to jak pracovní střediska pro pracovní regionalizaci, tak i školská střediska pro školskou regionalizaci.

Pracovní střediska jsou vymezeny na základě počtu obsazených pracovních míst. Z tabulky (tab.3.) můžeme vyčíst, že v roce 1991 dosáhly mikroregionálního významu celkem tři obce, konkrétně Benešov, Vlašim a Týnec nad Sázavou. K hranici 2 500 OPM se přibližovaly i Votice, ale dle daného kritéria mikroregionálního významu nedosáhly a staly se tak centrem subregionálního významu. Potencionálními subregionálními centry se ještě mohly stát obce Sázava, Bystřice a Sedlec Prčice, tyto tři obce překročily hranici 1000 OPM. Ovšem při následující analýze spádovosti obcí k těmto centrům bylo zjištěno, že k obci Bystřice a obci Sedlec Prčice žádné obce nespádají a tak tyto obce neplní úlohu regionálního centra. Opačným případem je obec Dolní Kralovice. Ač nesplňuje kritérium 1000 OPM, tak byla při přiřazování spádových obcí zaznamenána značná dominance Kralovic v jihovýchodní části okresu. Celkem u deseti obcí byl znamenán hlavní směr pracovní vyjížděky do Kralovic. A protože vyjížděka do Vlašimi, jakožto do nejbližšího regionálního centra, byla z těchto obcí marginální, bylo usouzeno, že obec Dolní Kralovice plní určitou funkci centra pro okolní obce a byla tak zahrnu mezi subregionální střediska. V roce 1991 bylo tedy

Tab. 3. Obce podle počtu obsazených pracovních míst

	obec	OPM 1991		obec	OPM 2001
1	Benešov	11 844	1	Benešov	11 903
2	Vlašim	6 847	2	Vlašim	5 870
3	Týnec nad Sázavou	2 882	3	Sázava	2 234
4	Votice	2 442	4	Týnec nad Sázavou	1 986
5	Sázava	1 756	5	Votice	1 900
6	Bystřice	1 484	6	Bystřice	1 284
7	Sedlec Prčice	1 002	7	Sedlec Prčice	840
8	Neveklov	750	8	Dolní Kralovice	836
9	Čerčany	741	9	Poříčí nad Sázavou	831
10	Divišov	645	10	Neveklov	825
11	Dolní Kralovice	639	11	Čerčany	790

Zdroj dat: SLDB 1991, SLDB 2001, MPSV, vlastní výpočty (zahrnuje pouze dojíždějící z okresu Benešov); pozn.: tučně jsou vymezená střediska

vymezeno celkem šest pracovních center – tři mikroregionální (Benešov, Vlašim a Týnec n. S.) a tři subregionální centra (Votice, Sázava a Dolní Kralovice).

V roce 2001 dosáhly mikroregionálního významu podle stanovených parametrů už jen dvě obce - Benešov a Vlašim. Hranici 2 500 OPM se nejvíce přibližovala Sázava, ovšem v rámci okresu dosahuje pouze subregionálního významu. Potenciálními pracovními středisky na subregionální úrovni jsou ještě obce Týnec nad Sázavou, Votice a Bystřice, tyto tři obce překročily hranici 1000 OPM. Ale u obce Bystřice se vyskytl stejný jev jako v roce 1991, tedy že do této obce nemá žádná z okolních obcí hlavní dojížděkový proud. To je dané tím, že obec Bystřice se nachází v bezprostřední blízkosti okresního města Benešov a to zde má dominantní postavení. Benešov tedy plní úlohu mikroregionálního centra a subregionální význam Bystřice se tedy neprojevil. Dále stejně jako tomu bylo v roce 1991, tak i v roce 2001 se projevila značný vliv Dolních Kralovic na obce v jihovýchodní části okresu. Tedy i přesto, že obec nesplnila podmínku 1000 OPM, tak byla stejně jako v předešlém roce nadefinována jak středisko subregionálního významu. V roce 2001 bylo tedy celkem vymezeno šest pracovních center – dvě mikroregionální centra (Benešov a Vlašim) a čtyři subregionální centra (Sázava, Týnec n. S., Votice a Dolní Kralovice).

Školská střediska jsou vymezena na základě počtu denně dojíždějících studentů a určujícím počtem bylo 100 denně dojíždějících studentů do dané obce. Toto kritérium muselo být splněno v obou sledovaných letech. Z tabulky (tab.4.) lze vyčíst, že danou podmínku splňuje celkem pět obcí (Benešov, Vlašim, Neveklov, Votice a Dolní Kralovice). Nejblíže k zařazení mezi školská střediska byl Týnec nad Sázavou, ten je sice silným pracovním střediskem, ale jako centrum školské dojížděvky zaostává.

Tab. 4. Obce podle počtu denně dojíždějících studentů

obec	Počet denně dojíždějících studentů	
	1991	2001
1 Benešov	1 499	1 802
2 Vlašim	967	1 212
3 Neveklov	131	238
4 Votice	237	172
5 Dolní Kralovice	152	127
6 Týnec nad Sázavou	101	85
7 Bystřice	75	63
8 Sázava	51	16

Zdroj dat: SLDB 1991, SLDB 2001,

V roce 1991 hranici 100 denně dojíždějících studentů překročil jen těsně a v roce 2001 jí už nedosáhl. Hlavním důvodem minimálního školského významu je absence středoškolského zařízení v obci. Dalším významným pracovním střediskem, které nedosahuje velkého významu jakožto školské středisko, je obec Sázava. A to protože zde se také nenachází středoškolské zařízení (pozn. byla zde Střední odborná škola a odborné učiliště patřící sklárnám Kavalier, ale svou činnost zahájilo i ukončilo v dekadě mezi sledovanými lety). Podobná příčina zanedbatelného významu školské dojížděky je i u obce Bystřice, také zde není střední škola a zároveň svojí dominanci v oblasti opět projevuje Benešov. Dalšími pracovními středisky, kde není střední škola, jsou obce Votice a Dolní Kralovice, ty už svojí úlohu školského střediska plní díky značné spádovosti do základních škol. Spádovost do základní školy v roce 1991 dostala mezi školská střediska také obec Neveklov. Ta je jedním ze tří školských středisek, ve kterých byl zaznamenán nárůst počtů dojíždějících studentů mezi roky 1991 a 2001, a to díky vzniku obchodní akademie v roce 1997. Dominantními školskými centry v regionu jsou pak města Benešov a Vlašim, ve kterých se nachází větší počet základních i středních škol různého typu. Pouze tyto dvě města by splňovala kritérium 500 dojíždějících studentů, které použil Maryáš (1987), proto je můžeme z hlediska významu školské dojížděky označit centra mikroregionálního významu. Neveklov, Votice a Dolní Kralovice pak můžeme označit jako subregionální centra školské dojížděky.

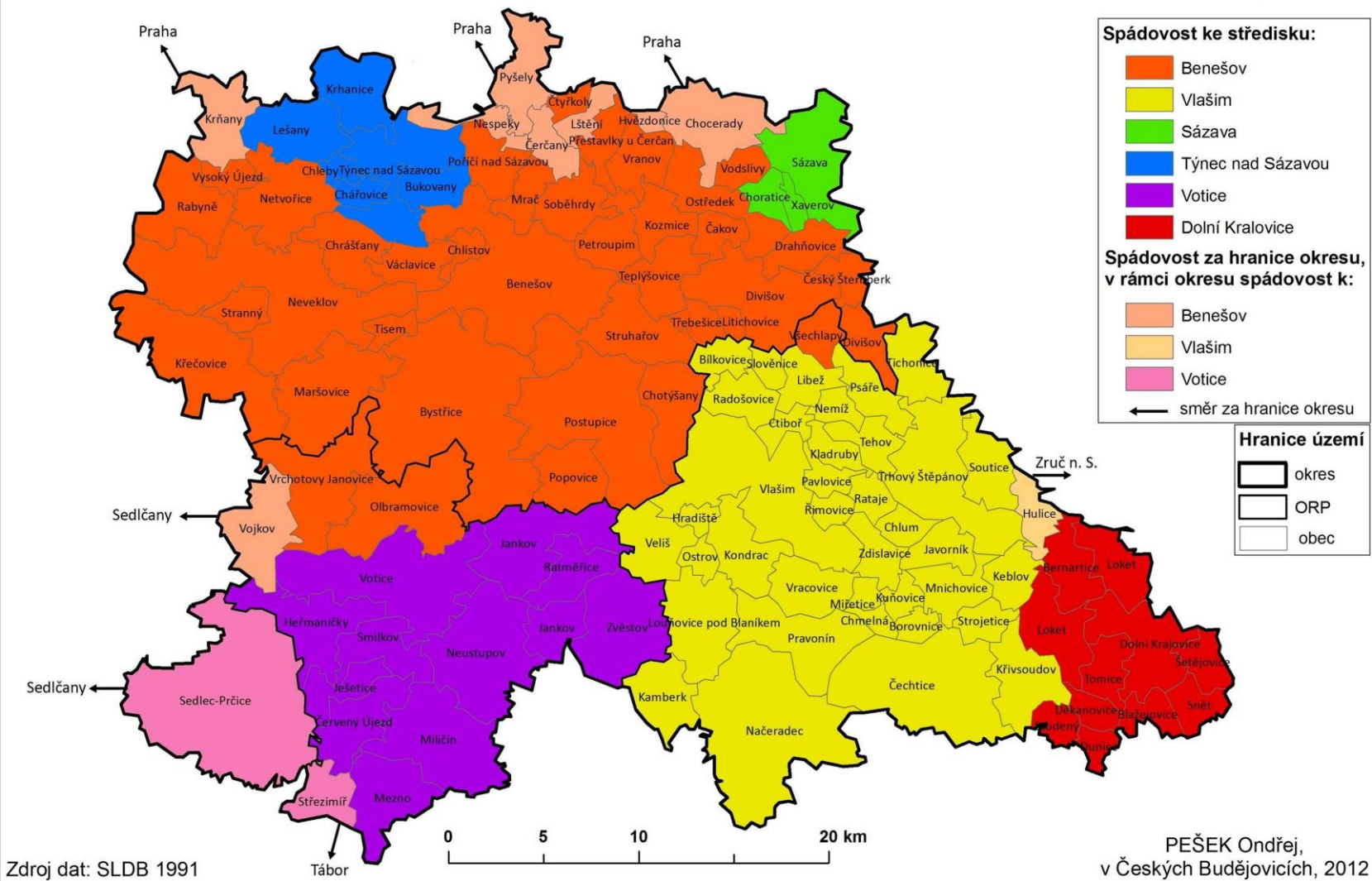
Tím že obec Dolní Kralovice splnila podmínky pro stanovení školského střediska potvrdila svůj regionální význam jakožto centra pro jihovýchodní cíp okresu. Do jisté míry tak tato skutečnost dala za pravdu oprávněnosti „metodickému ústupku“ při určení Dolních Kralovic za subregionální centrum dojížděky za prací.

6.2. Regionalizace okresu na základě dojížděky za prací v roce 1991

Po provedení analýzy spádovosti jednotlivých obcí k vymezeným pracovním střediskům vzniklo na okrese celkem šest nodálních regionů (obr.6). Velikost regionů je na první pohled rozdílná a do jisté míry vypovídá o významu regionálního centra a je patrný význam tří regionálních středisek, kolem kterých vznikly velké regiony. Konkrétně mikroregion Benešov, mikroregion Vlašim a region kolem Votic.

Obr.6.

REGIONALIZACE OKRESU BENEŠOV NA ZÁKLADĚ DOJÍŽDKY ZA PRACÍ (1991)



Celkem očekávaně se největším regionem stal region vázaný na okresní město. Tento region v rámci okresu dominuje, spadá do něj 44 obcí, zaujímá více jak 2/5 rozlohy okresu a žijí zde více jak 40 % obyvatel celého okresu. Jeho význam je podtržen také tím, že zde žije skoro polovina ekonomicky aktivních obyvatel z celého okresu. Tento mikroregion se tedy profiluje jako nejsilnější pracovní region s nejvýznamnějším pracovním centrem na okrese. V Benešově je lokalizován strojírensky a potravinářský průmysl, významným zaměstnavatelem je také okresní nemocnice. Součástí mikroregionu jsou také čtyři obce, které patří mezi TOP 10 obcí podle počtu OPM (Bystřice, Neveklov, Čerčany a Divišov). Za silné postavení mikroregionálního střediska Benešov může také jeho lokace, z vymezených středisek je položeno nejbliže ke geografickému středu okresu a má také nejvýhodnější dopravní polohu a tím i kvalitní dostupnost.

Druhým největším regionem je mikroregion Vlašim, který se rozkládá v jihovýchodní části okresu. Spadá do něj 39 obcí a spolu s mikroregionem Benešov zaujímají více jak 2/3 rozlohy okresu. Na „Vlašimsku“ žije přibližně 25 % obyvatel okresu a zhruba i stejný podíl AEO. Město Vlašim je silné pracovní středisko, a to zejména díky lokaci zbrojařského průmyslu, ale v porovnání s Benešovem má o 4997 OPM méně. Význam Vlašimi a její dominance v mikroregionu je podtržena absencí dalšího většího pracovního střediska v oblasti (jako jsou například čtyři zmíněné obce na „Benešovsku“).

Na základě vymezení středisek podle počtu OPM by se mohlo jevit, že tím třetím největším regionem by měl být region v okolí mikroregionálního střediska Týnec nad Sázavou. Ale analýza spádovosti to nepotvrdila a region Týnec n. S. je co do významu až na čtvrtém místě. V počtu OPM je město Týnec na třetím místě, a to zejména díky tomu, že se zde nachází hutnický a strojírenský průmysl. Ale region je jak v počtu obyvatel, tak i v počtu EAO ve spádovém území až na čtvrtém místě a v rozloze a počtu spádových obcí je dokonce až na předposledním místě. Vliv mikroregionálního pracovního střediska Týnce je do jisté míry ovlivněn okrajovou polohou v severní části okresu a také blízkostí okresního města, které je silným pracovním střediskem a váže na sebe okolní obce větší přitažlivou silou než Týnec. Tyto dva polohové faktory mají vliv na to, že region „Týnecka“ nedosahuje takového významu a můžeme ho označit spíše za subregion, nežli za mikroregion, čemuž odpovídá počet OPM.

Tab. 5. Pracovní regiony v okrese Benešov v roce 1991

Region / středisko	Počet obcí	Počet obyvatel	Rozloh a km ²	EA celkem	EA spádové obce	EA ze spádových obcí dojíždějící do střediska	
						počet	podíl
Benešov	44	42 473	630,30	22 184	13 500	3 182	23,57
Vlašim	38	24 694	414,91	12 838	5 881	1 491	25,35
Votice	14	13 584	302,54	6 617	4 170	472	11,32
Týnec nad S.	6	7 279	63,51	3 848	1 037	321	30,95
Sázava	3	3 809	27,19	2 086	51	15	29,41
Dol. Kralovice	10	2 580	86,49	1 289	785	209	26,62
Celkem	115	94 419	1524,94	48862	25424	5690	22,38

Zdroj dat: SLDB 1991, ArcCR500, vlastní výpočty; Pozn.: EA – ekonomicky aktivní

Třetím největším regionem je region Votice. Význam pracovního střediska Votice je subregionálního charakteru, ale k dosažení mikroregionálního významu chybí středisku pouze 58 OPM. Tento region se nachází v jihozápadní části okresu a město Votice je přirozeným jádrem této oblasti, ale už tak zcela není tak přirozeným pracovním střediskem. Podíl dojíždějících ze spádových obcí do pracovního střediska činí pouze 11,32 % z celkového počtu EA. V tabulce (tab.5.) můžeme vidět hodnoty u ostatních středisek, které jsou více než dvojnásobné a průměrná hodnota na okrese je 22,38 %. Důvodem takového malého významu Votic může být fakt, že tento region má částečně zemědělský charakter a ve Voticích není lokalizován významný průmysl. A druhým důvodem tak malého procenta dojíždějících je určitě fakt, že více jak 1/4 z celkového počtu EA ve spádových obcích bydlí v obci Sedlec Prčice, která byla nadefinována jako „potencionální“ subregionální středisko s dostatečným počtem OPM. Ovšem tato obec se jako středisko nepotvrdila, při rozboru spádovosti zde nebyl zaznamenán žádný větší vliv na okolní obce. To je do jisté míry dáno polohou obce u západní hranice regionu. Tato obec projevuje větší vazby na sousední okres Příbram, nežli na subregion Votice. V porovnání s mikroregionem Vlašim dosahuje „Voticko“ přibližně polovičního počtu obyvatel i polovičního počtu EAO a zaujímá zhruba poloviční rozlohu co mikroregion Benešov.

Dalším regionem je subregion Sázava. V rámci okresu je tento region zcela určitě podhodnocen, respektive pracovní středisko Sázava nemá na okres tak velký význam jak by se možná očekávalo. Ač je Sázava silné pracovní středisko díky sklářskému průmyslu, tak do tohoto pracovního regionu spadají pouze dvě obce z okresu a dojížděkový proud z těchto obcí je pouhých 15 EAO. Tento malý vliv Sázavy je způsoben excentrickou polohou obce v severovýchodním okraji okresu, horší dopravní obslužností a orientací obyvatel z okolních obcí k okresnímu městu. To je

způsobeno tak tím, že v roce 1991 nebyla Sázava součástí okresu Benešov, ale okresu Kutná Hora a své dojížděkové zázemí měla právě v tomto okrese.

Posledním vymezeným je region Dolní Kralovice. Tento region se rozkládá v jihovýchodním cípu okresu Benešov a zahrnuje 10 obcí. Rozlohou je to čtvrtý největší region, ale co do počtu obyvatel je to nejmenší region. Původně tento region neměl být ani vymezen, ale byla zde značná spádovost do Kralovic z okolních obcí a tyto obce neprojevovaly vazbu na mikroregionální středisko Vlašim a spíše se zde projevoval větší vliv sousedního okresu Havlíčkův Brod.

V praktickém využití mohou sociogeografické regionalizace sloužit k určování administrativních hranic a nebo alespoň napomáhat při jejich vymezení. Proto mapa (obr.6.) obsahuje i administrativní hranice a můžeme tak porovnat hranice pracovních regionů s hranicemi okresu a s hranicemi správních obvodů obcí s rozšířenou působností (SO ORP nebo jen ORP).

Zejména v mikroregionu Benešov můžeme zaznamenat orientaci některých obcí, nacházejících se u severní hranice okresu, za tyto hranice. Jedná se o obce: Krňany, Nespeky, Pyšely, Čerčany, Lštění, Hvězdnice a Chocerady. Projevuje se u nich orientace na hierarchicky nadřazené středisko mimo okres. Hlavní vyjížděkový proud z těchto obcí směřuje do Prahy a vyjížděka v rámci okresu je až sekundárního charakteru. Přesah vyjížděky za hranice okresu můžeme zaznamenat ještě v jihozápadní části okresu, kde byla zaznamenána hlavní směr vyjížděky do Sedlčan (u obcí Vojkov a Sedlec Prčice) a do Tábora u obcí Střeziměř a Mezno. Posledním přesahem za hranice okresu je vyjížděka do Zruče nad Sázavou u obce Hulíce, která se nachází u východní hranice okresu v mikroregionu Vlašim.

Porovnáme-li hranice pracovních regionů s hranice ORP, tak můžeme vidět, že hranice pracovních regionů Benešova a Vlašimi kopíruje hranice ORP a výjimkou je pouze obec Všechlapy, která je součástí ORP Vlašim, ale náleží k mikroregionu Benešov. Tato drobná nuance je způsobena tím, že hlavní vyjížděkový proud z obce směřuje do obce Divišov a ta spadá do mikroregionu Benešov. Hranice mikroregionu Vlašim a subregionu Votice plně kopíruje hranice administrativního členění ORP. Poslední rozhraní pracovních regionů už tak přesně hranice ORP nekopíruje. Ze subregionu Votice spadají do mikroregionu Benešov celkem tři obce: Olbramovice, Vrchotovy Janovice a již jednou jmenovaná obec Vojkov (ta má hlavní směr vyjížděky do Sedlčan, sekundární do Benešova a je součástí ORP Votice). U těchto obcí se projevila silnější vazba na hierarchicky vyšší středisko. Tato vazba je podpořena také

polohou obcí u silnice E55 a tudíž dobrou dopravní dostupností do vzdálenějšího Benešova.

A porovnáme-li tuto sociálně geografickou regionalizaci s Hamplovou sociálněgeografickou regionalizací České republiky 1991 (Hámp 1996), tak Hámp vymezil na území našeho sledovaného okresu dvě mikroregionální střediska. Mikroregion Benešov, který v sobě obsahuje také subregion Votice a Týnec n. S. a mikroregionální středisko Vlašim, které obsahuje i část obcí subregionu Dolní Kralovice, druhá část obcí pak náleží k Havlíčkovu Brodu. A co se týče subregionu Sázava, tak ten společně s obcemi ze severu „Benešovska“ náleží k makroregionu Praha.

6.3. Regionalizace okresu na základě dojížděky za prací v roce 2001

Po provedení analýzy spádovosti jednotlivých obcí k vymezeným pracovním střediskům vzniklo na okrese celkem šest nodálních regionů (obr.7), stejně jako tomu bylo v předešlé regionalizaci pro rok 1991. Velikost regionů je znovu na první pohled rozdílná a do značné míry odpovídá o významu regionálního centra. Je patrná značná dominance mikroregionu Benešov, kterému sekunduje mikroregion Vlašim. Ostatní regiony svým významem zjevně zaostávají.

Tab. 6. Pracovní regiony v okrese Benešov v roce 2001

Region / středisko	Počet obcí	Počet obyvatel	Rozloha km ²	EA celkem	EA spádové obce	EA ze spádových obcí dojíždějící do střediska	
						počet	podíl
Benešov	51	48 763	786,61	24 474	15 795	3 597	22,77
Vlašim	38	23 667	409,15	11 716	5 495	1 293	23,53
Votice	7	7 313	145,36	3 330	1 115	106	9,51
Týnec nad S.	3	5 971	36,58	3 016	336	76	22,62
Sázava	5	5 156	46,82	2 660	673	66	9,81
Dol. Kralovice	11	2 731	100,42	1 267	801	160	19,98
Celkem	115	93 601	1524,94	46 463	24 215	5382	21,88

Zdroj dat: SLDB 2001, ArcCR500, MPSV, vlastní výpočty; Pozn.: EA – ekonomicky aktivní

Jak již bylo zmíněno, tak největším regionem je mikroregion Benešov. Spadá do něj 51 obcí a zaujímá polovinu rozlohy okresu, žije zde více jak polovina obyvatel okresu a více jak polovina EAO. O dominantním postavení toho reregionu a zároveň o dominantním postavení samotného pracovního střediska tedy nemůže být sporu. Počet OPM v tomto středisku narostl a krom potravinářského a strojírenského průmyslu narostl význam elektrotechnického průmyslu. Součástí regionu jsou také další

významná pracovní střediska z TOP 10 podle počtu OPM (Bystřice, Sedlec Prčice, Poříčí nad Sázavou a Neveklov. Výhodné lokalizační faktory byly zmíněny už v předešlé kapitole, tak můžeme přikročit k ohodnocení dalšího regionu.

Tím je mikroregion Vlašim, který je dominantní v jihovýchodní části okresu. Tento region zaujímá 38 obcí a rozkládá se přibližně na 1/4 území okresu. Žije zde zhruba poloviční počet obyvatel co na „Benešovsku“ a zajímavým údajem bude asi fakt, že v celém mikroregionu Vlašim (tedy i s centrem) žije o 3894 méně EAO, než ve spádových obcích mikroregionu Benešov. Je vidět, že „Vlašimsko“ je slabším regionem a trpí absencí dalšího většího pracovního centra v regionu (Trhový Štěpánov má 623 OPM je na 12. místě). A v rámci regionu se projevuje také horší dopravní dostupnost, regionem sice prochází dálnice D1, ale ta má zanedbatelný význam v přepravě v rámci regionu.

Třetím nevýznamnějším regionem podle počtu OPM by měla být Sázava a její okolí, ale pozici třetího nejvýznamnějšího regionu si drží Votice i přesto, že tento region zaznamenal značný pokles významu. O tom se ještě podrobněji zmíní další podkapitola. Subregion Votice zahrnuje 7 obcí, území regionu zaujímá 1/10 rozlohy okresu a žije zde přibližně 1/12 obyvatel. Stejně jako v předešlém období můžeme zaznamenat malý podíl dojíždějících ze spádových obcí do pracovního střediska, který je pouze 9,51 % z celkového počtu EA. V předešlém hodnocení byl tento jev přisuzován vlivu obce Sedlec Prčice, ale ta v roce 2001 už není součástí regionu, důvodem tedy bude již výše zmíněný zemědělský charakter a také slabá přitažlivost Votic, jakožto pracovního střediska, protože zde není žádný silný průmyslový podnik.

Dalším regionem podle počtu obyvatel je subregion Týnec nad Sázavou. Ten už ovšem ale zaujímá pouze 3 obce, tedy středisko a dvě spádové obce. Co do počtu obcí je region na posledním místě a ztratil na významu. Ale v počtu obyvatel si drží čtvrté místo, které z tohoto pohledu obsadil i v minulém hodnocení.

Třetím střediskem podle počtu OPM je Sázava, ale co do významu regionu je až na pátém místě. U jádra regionu můžeme zaznamenat stejně zanedbatelný podíl dojíždějících ze spádových obcí do pracovního střediska, jako tomu bylo u pracovního střediska Votice. Tento podíl je pouze 9,81 % z celkového počtu EA a z toho vyplývá, že Sázava není pro svůj region v rámci sledovaného okresu tak významná. Znovu musíme zopakovat nevýhodnou polohu centra v rámci okresu a fakt, že hlavní zázemí tohoto střediska je tvořeno v okrese Kutná Hora, to potvrzují výsledky studii ČSÚ k hodnocení výsledků SLDB 2001, kde je Sázava označována za pracovní mikroregion

Středočeského kraje. Ovšem v rámci okresu Benešov dosahuje pouze subregionálního významu.

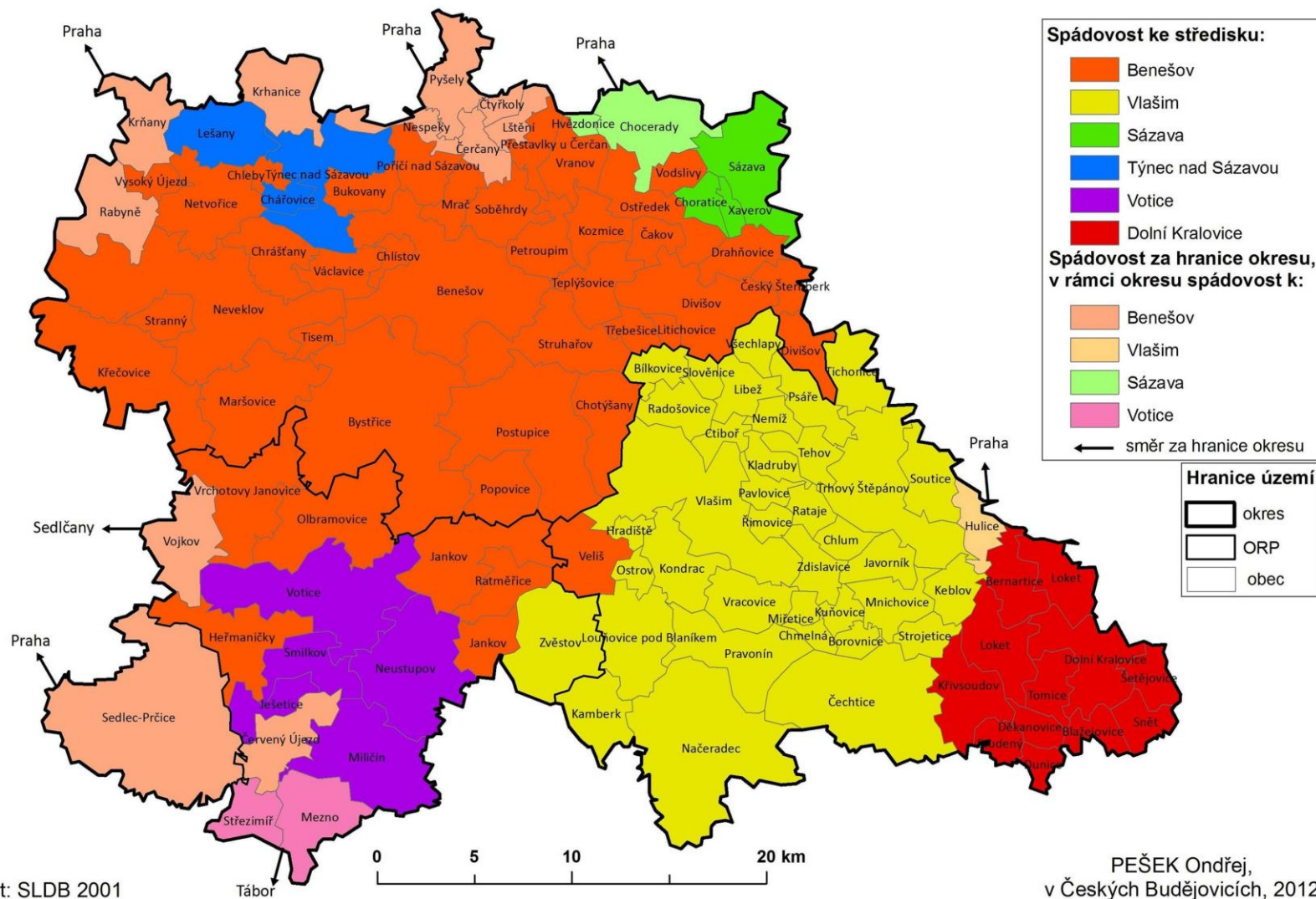
Posledním regionem je subregion Dolní Kralovice, který zaujímá celkem 11 obcí, což je třetí největší počet obcí v regionu hned za Benešovem a Vlašimí. To dokazuje, že Kralovice mají jako regionální středisko význam, ovšem region jako takový už tak významný není, v tomto regionu žije nejmenší počet obyvatel. Stejně jako v předešlém hodnocení okolní obce neprojevovaly vazbu na mikroregionální středisko Vlašim a spíše se zde projevoval větší vliv sousedního okresu Havlíčkův Brod, ale ze žádné obec v zázemí sem nesměřoval hlavní vyjížďkový proud.

Využijeme-li opět pracovní regiony a jejich hranice k porovnání s administrativními hranicemi okresu a ORP, tak uvidíme, že prostorové vztahy se narušily zejména u ORP Votice. Hranice pracovního regionu Votice už skoro vůbec nekopírují hranice ORP Votice. Na hranici s ORP Benešov dochází ke schodě pouze v jediné linii. A to v místě, kde hranici tvoří katastrální území samotné jádrové obce, jinak jsou hranice zcela odlišné a pracovní region Benešov zasahuje hluboko do území ORP Votice. Ke změně hranic došlo také u obce Zvěstov, ležící ve východní části ORP Votice, která připadala pracovnímu regionu Vlašim. Tyto rozdíly jen dokazují slabou působnost pracovního střediska Votice. Co se týče hranic ORP Benešov a ORP Vlašim, tak pracovní regiony těchto dvou mikroregionálních středisek kopírují hranice ORP. Jedinou nuancí je tentokrát obec Veliš, která je součástí ORP Vlašim, ale náleží do pracovního regionu Benešov. Hlavní vyjížďkový proud z této obce směřuje přímo do mikroregionálního střediska Benešov.

Když tedy celkově zhodnotíme vymezení administrativních hranic ORP, tak můžeme říci, že je nastaveno víceméně správně. Hranice ORP Benešov a ORP Vlašim je prakticky shodná v obou regionalizacích a jsou tu pouze dvě drobné nuance (Všechlapy 1991, Veliš 2001), kde se projevuje větší vliv Benešova. Co se týče hranice ORP Votice a ORP Vlašim, tak regionalizace 1991 ukazuje, že tato hranice je vymezena správně. Porovnání této administrativní hranice a regionalizace z roku 2001 lze už těžko hodnotit, protože Votice jakožto pracovní středisko ztrácí na významu a to se projevuje i u porovnání regionalizací 2001 s hranicemi ORP Benešov a ORP Votice, protože tyto hranice se neshodují. Regionalizace 1991 už dává částečně za pravdu vymezení této hranice. A u obcí, co jsou součástí pracovního regionu Benešov, ale jsou součástí ORP Votice můžeme jejich příslušnost odůvodnit tím, že jejich katastrální území bezprostředně sousedí s katastrálním územím obce Votice.

Obr.7.

REGIONALIZACE OKRESU BENEŠOV NA ZÁKLADĚ DOJÍŽDKY ZA PRACÍ (2001)



Co se týče přesahu spádovosti obcí za hranice okresu, tak se opět projevuje značný vliv makregionálního střediska Prahy v severní části okresu. Došlo dokonce k nárůstu počtu obcí, které více inklinují k Praze než k Benešovu, změna se týká obcí Rabyně, Krhanice, Čtyřkoly. Výčet dalších sedmi obcí je stejný jako v předešlém hodnocení, akorát s tím rozdílem, že v rámci okresu obec Hvězdonice a obec Chocerady utvořily silnější vazbu na subregionální středisko Sázava a poklesl zde vliv makroregionálního centra Benešov. Ale tato změna není tak významná, protože dominantní vliv zde udržela Praha. Praha posílila svůj vliv také u dalších obcí v okrese, konkrétně u obce Sedlec Prčice se změnil hlavní směr vyjížděky a přeorientoval se ze Sedlčan právě do Prahy (sekundární směr pak směřuje do Sedlčan v rámci okresu nejsilnější proud místo do Votic směřuje do Benešova). Praha posílila svůj vliv také u obce Hulice z mikroregionu Vlašim. Tato obec v roce 1991 měla hlavní proud vyjížděky do Zruče n. S., v roce 2001 už tento proud směřoval do Prahy. A jihovýchodní části okresu můžeme také zaznamenat nárůst vlivu mikroregionu Tábor. Ke změně došlo u obce Červený Újezd, která má směr hlavní vyjížděky do Tábora sekundární do Benešova (místo do Votic jako v roce 1991). U obce Vojkov je stejná situace jako v roce 1991, tedy hlavní směr vyjížděky směřuje na Sedlčansko.

Když zhodnotíme vymezení hranic okresu, tak jsou z větší části nastaveny správně a k podrobnější diskusi by byla nutná širší studie, na příklad i na základě spádovosti za službami a podobně. Okomentovat je také nutno administrativní změny, které proběhly mezi roky 1991 a 2001. Z hlediska regionalizace na základě dojížděky můžeme za zcela nelogické označit zařazení obce Sázava do okresu Benešov. Sázava má minimální vliv na pracovní zázemí okresu a i studie ČSÚ podle výsledků SLDB 2001 potvrzují značný vliv této obce na okres Kutná Hora. Naopak tyto regionalizace potvrzují oprávněnost přesunutí obce Sedlec Prčice z okresu Benešov do okresu Příbram (ORP Sedlčany). Tato obec projevovala minimální vazby na náš sledovaný okres. Problematickou otázkou jsou obce v severní části okresu, které projevují silné vazby na Prahu, ale většina z nich byla v roce 1996 přiřazena do okresu Benešov z okresu Praha-západ či Praha-východ a důvodem tohoto kroku byla pravděpodobně blízkost Benešova, jakožto administrativního centra. Diskutovat by se mohlo i pozici Dolních Kralovic a okolních obcí a o obcích v jihozápadní části okresu. Ale u většiny administrativně vymezených hranic nalezneme sporná území, která by se dala přeradit a tyto kroky by musely být podloženy rozsáhlým rozbořem všech vlivů a prostorových vazeb.

Porovnáme-li znovu tuto sociálněgeografickou regionalizaci s Hamplovou sociálněgeografickou regionalizací České republiky 2001 (Hampl 2005, obr. 1.), tak Hampl opět vymezil na území okresu dvě mikroregionální střediska – Benešov a Vlašim. Tyto vymezení jsou více méně totožná, mikroregion Benešov částečně zahrnuje subregion Týnec n. S a subregion Votice a přesahy za hranice okresu zaznamenané v této studii jsou patrné i v Hamplově regionalizaci. Mikroregion Vlašim obsahuje i část obcí subregionu Dolní Kralovice, ale Hampl tuto oblast řadí k Havlíčkovu Brodu. Subregion Sázava je stejně jako v Hamplově regionalizaci 1991 přiřazen do makroregionu Prahy, společně s obcemi u severní hranice okresu.

6.4. Porovnání regionalizace na základě dojížděky za práci v roce 1991 a 2001

Chceme-li porovnat regiony v čas, zachytit změny ve vnitřních strukturách a hlavně poodhalit příčiny těchto změn, tak nejlépe nám k tomu poslouží porovnání pracovních středisek. Od změny významu pracovního střediska se pak odvíjí i pozice celého regionu. Tabulka (tab.7.) nám ukazuje změny v dojížděce do center pracovních regionů.

Tab. 7. Změny v dojížděce do center pracovních regionů v okrese Benešov mezi léty 1991 – 2001

Středisko regionu	Počet dojíždějících*		Rozdíl 2001 - 1991	Index změny 2001/1991 * 100
	1991	2001		
Benešov	3 182	3 597	415	113,04
Vlašim	1 491	1 293	-198	86,72
Votice	472	106	-366	22,46
Týnec nad S.	321	76	-245	23,67
Sázava	15	66	51	440,00
Dolní Kralovice	209	160	-49	76,56

Zdroj dat: SLDB 1991, SLDB 2001, MPSV, vlastní výpočty; * pouze dojíždějící z vymezeného regionů

Největší nárůst počtu dojíždějících ze svého vymezeného regionu zaznamenal Benešov, oproti roku 1991 dojíždělo do Benešova v roce 2001 o 415 EA více, jedná se o 13% nárůst. Význam města Benešov pro okolní obce narostl a to se neprojevilo i zvětšením celého pracovního regionu o sedm obcí a došlo tedy i logickému nárůstu počtu obyvatel v regionu a také nárůstem pracovní síly ve spádových obcích o 2295 EA. Benešov svůj vliv posílil zejména v jihozápadní části okresu a to na úkor subregionu Votice. Z této oblasti okresu je do Benešova kvalitní dopravní dostupnost jak po silnici, tak i po železnici a je to i časově dostupné. A jak již bylo zmíněno výše u hodnocení

regionů v roce 1991, tak Votice jakožto pracovní středisko měly malý vliv na obce ve svém regionu a to se v roce 2001 projevilo ztrátou těchto obcí, které připadli právě k silnému mikroregionu Benešov a jedna obec připadla i k mikroregionu Vlašim. Index změny dojíždějících do Votic klesl více jak o 77 %, což je největší pokles ze všech regionů

Určité změny v souvislosti s transformací hospodářství a porevolučními změnami ve struktuře průmyslové výroby se projeví v Týnci n. Sázavou, kde byl zaznamenán pokles dojíždějících ze spádových obcí o 76 %. V Týnci byl v době socialistické industrializace kladen důraz na rozvoj hutnictví, které se ve městě nacházelo. Ale během transformačního období význam tohoto odvětví poklesl a tím poklesl i význam Týnce jakožto pracovního střediska a část okolních obcí, které v roce 1991 spadaly pod Týnec jsou v roce 2001 součástí regionu Benešov a Benešov tak opět projevil svoje dominantní postavení.

Jak již byl zmíněn 13% procentní nárůst dojížděky ze spádových obcí do Benešova, tak u Vlašimi můžeme zaznamenat 13% pokles této dojížděky, ovšem v prostorových strukturách se to projevilo minimálně, počet obcí ve spádové oblasti zůstal stejný, jen došlo ke změně u některých obcí (obce Všechlapy a Zvěstov se staly součástí regionu a obce Křivsoudov a Velíš se staly součástí jiného regionu.)

Pokles dojížděky (o 23%) byl zaznamenán i střediska Dolní Kralovice, ale paradoxem je možná fakt, že i přes to počet spádových obcí narostl o obec Křivsoudov, jinak se v tomto regionu žádné výrazné změny neprojevily.

Krom Benešova byla Sázava jediným střediskem, kde byl zaznamenán nárůst dojíždějících . Ale ten nárůst je pouhých 36 dojíždějících a region se sice rozrostl, ale pouze o dvě obce (Hvězdonice, Chocerady), které mají hlavní směr vyjížděky do Prahy a do Sázavy se přiklonil pouze sekundární směr vyjížděky.

Tabulka (tab.8.) hodnotí obsazenost pracovních míst dojíždějícími z regionu. Můžeme z ní vyčíst, že největší vliv dojížděky z regionu na pracovní středisko byl v roce 1991 v Dolních Kralovicích, kde procento dojíždějících na OPM bylo více jak 32 % a naopak nejmenší vliv byl v témže roce zaznamenán v Sázavě, kde tato hodnota byla pod jedno procento. U Sázavy můžeme zaznamenat nejnižší hodnotu i v roce 2001 a to jen potvrzuje minimální vazby Sázavy jakožto pracovního střediska se sledovaným okresem. Největší hodnotu v roce 2001 vykazoval Benešov a jeho region, kde na více jak 30% OPM pracují lidé dojíždějící z vymezeného pracovního regionu.

Tab. 8. Dojížd'ka za prací a obsazená pracovní místa v centrech okresu Benešov

Středisko regionu	1991			2001		
	Dojíždějící*	Obsazená pracovní místa	Dojíždějící na OPM (%)	Dojíždějící*	Obsazená pracovní místa	Dojíždějící na OPM (%)
Benešov	3 182	11 844	26,87	3 597	11 903	30,22
Vlašim	1 491	6 847	21,78	1 293	5 870	22,03
Votice	472	2 442	19,33	106	1 900	5,58
Týnec nad S.	321	2 882	11,14	76	1 986	3,83
Sázava	15	1 756	0,85	66	2 234	2,95
Dolní Kralovice	209	639	32,71	160	836	19,14

Zdroj dat: SLDB 1991, SLDB 2001, MPSV, vlastní výpočty; * pouze dojíždějící z vymezeného regionů

6.5. Regionalizace okresu na základě dojížd'ky do škol

Pro komplexnější zhodnocení regionalizace okresu a posouzení vnitřních prostorových vazeb byla vypracována i regionalizace na základě dojížd'ky do škol. Podíváme-li se na výsledné mapy (obr.8. a obr.9.), tak je zřejmá jasná dominace mikregionu Benešova a Vlašim. Tato dominace je dána přítomností většího množství škol různého typu a je přirozené, že nejvíce školských zařízení je koncentrováno ve městech s největším počtem obyvatel. Pokud porovnáme rozsah těchto regionů v roce 1991 a 2001 tak je na první pohled zřejmá jedna markantní změna v okolí obce Divišov. Tato obec má pro okolní obce určitý význam ve spádovosti do základní školy, ale nedosahuje kritérii pro vymezení střediska, a spádovost okolních obcí k mikroregionu je tedy dána spádovostí nestřediskové obce Divišov (princip hierarchické nadřazenosti – Hampl 2005). V roce 1991 spadal Divišov, a tedy i okolní obce, k Benešovu a to díky nejsilnějšímu proudu vyjížd'ky směřuje do Benešova. Benešov tak projevil svůj vliv jakožto „středoškolské“ centrum. Ale v roce 2001 už Divišov a okolní obce spadají do Vlašimi, protože dominantní proud vyjížd'ky z Divišova směřuje právě do Vlašimi. Nemůže hovořit o oslabení významu Benešova jakožto mikroregionálního centra, ale spíše vzrostl význam Vlašimi jakožto „středoškolského“ centra. Tím došlo k celkovému nárůstu mikroregionu Vlašim o 245 dojíždějících studentů. Díky ztrátě Divišova a okolních obcí by se dalo předpokládat, že význam Benešova poklesl, ale i přes pokles počtu obcí v regionu došlo k celkovému nárůstu dojíždějících do toho střediska (o 303).

Zhodnotíme-li subregionální centra tak ke změnám došlo pouze v subregionu Votice, kde došlo k nárůstu počtu spádových obcí, ale jak můžeme vidět v mapě (obr.9.), tak se jedná o sekundární význam v rámci okresu a dominantní roli hraje vyjížd'ka směrem za hranice okresu – do Tábora. V roce 1991 tyto obce spadaly do mikroregionu Benešov a může tak hovořit o částečné ztrátě vlivu Benešova jihozápadní části okresu.

I přes nárůst počtu obcí v zázemí může u Votic zaznamenat pokles počtu dojíždějících o 65 studentů. U dalších dvou subregionálních středisek nedošlo ke změnám vlivu v regionální působnosti. U střediska Neveklov došlo k nárůstu počtu dojíždějících o 107 studentů, ale tento jev je dán vznikem dojížděkového proudu z Benešova, který není součástí regionu. U střediska Dolní Kralovice došlo pak k poklesu o 25 dojíždějících studentů, ale na rozsah regionu to nemělo vliv.

Porovnáme-li školské regiony s pracovními regiony, tak regiony Dolní Kralovice jsou prakticky totožné. Rozdíly můžeme zaznamenat v regionech Votice, kde v roce 1991 školský region nekopíroval poměrně rozsáhlý pracovní region, roce 2001 jsou spádové obce shodné až na obec Olbramovice, která je součástí pracovního mikroregionu Benešov, ale ve školské regionalizaci spad do subregionu Votice. Co se týče změn a rozdílů v mikroregionech Benešov a Vlašim, tak výše komentovaná změna ve školské regionalizaci u obce Divišov a okolních obcí se v pracovní regionalizaci neprojevila. Divišov a většina okolních obcí v obou letech náleží do pracovního mikroregionu Benešov a nárůst vlivu pracovní dojížděky do Vlašimi zaznamenán nebyl.

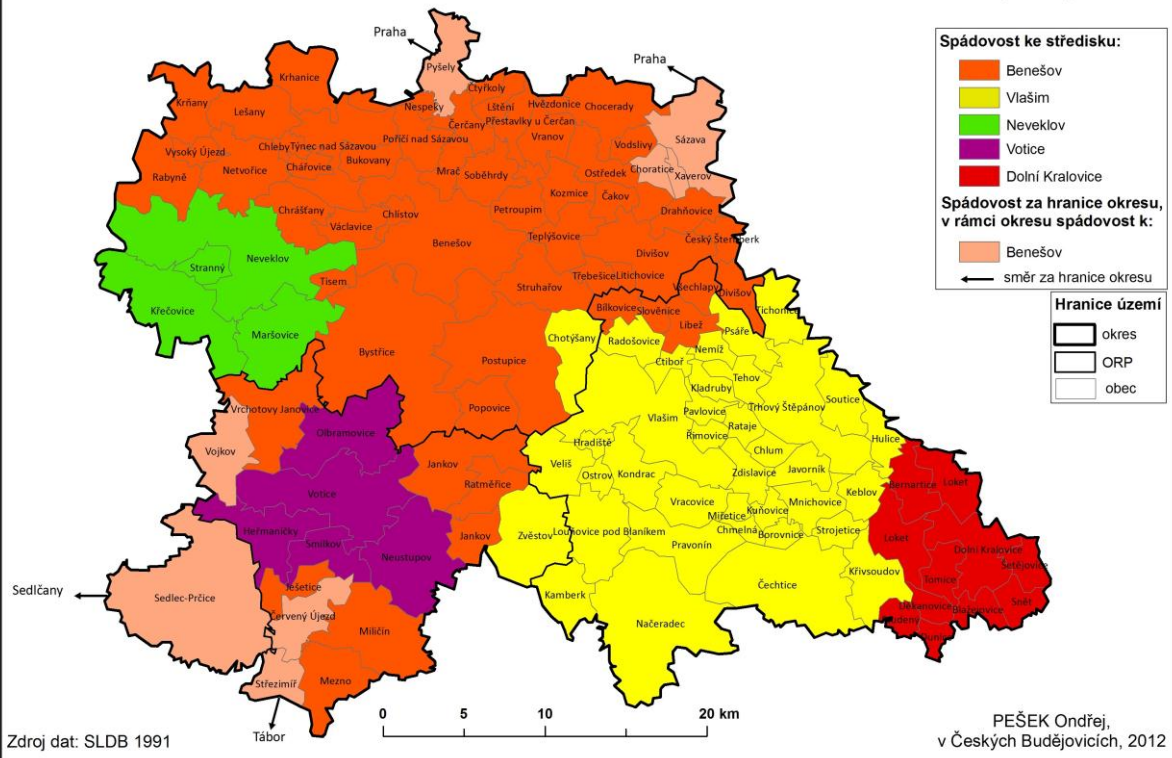
Tab. 9. Školské regiony v okrese Benešov

Region	1991		2001	
	Celkový počet denně dojíždějících studentů	Obce v regionu	Celkový počet denně dojíždějících studentů	Obce v regionu
Benešov	1 499	59	1 802	50
Vlašim	967	37	1 212	43
Neveklov	131	4	238	4
Votice	237	5	172	8
Dolní Kralovice	152	10	127	10

Zdroj dat: SLDB 1991, SLDB 2001

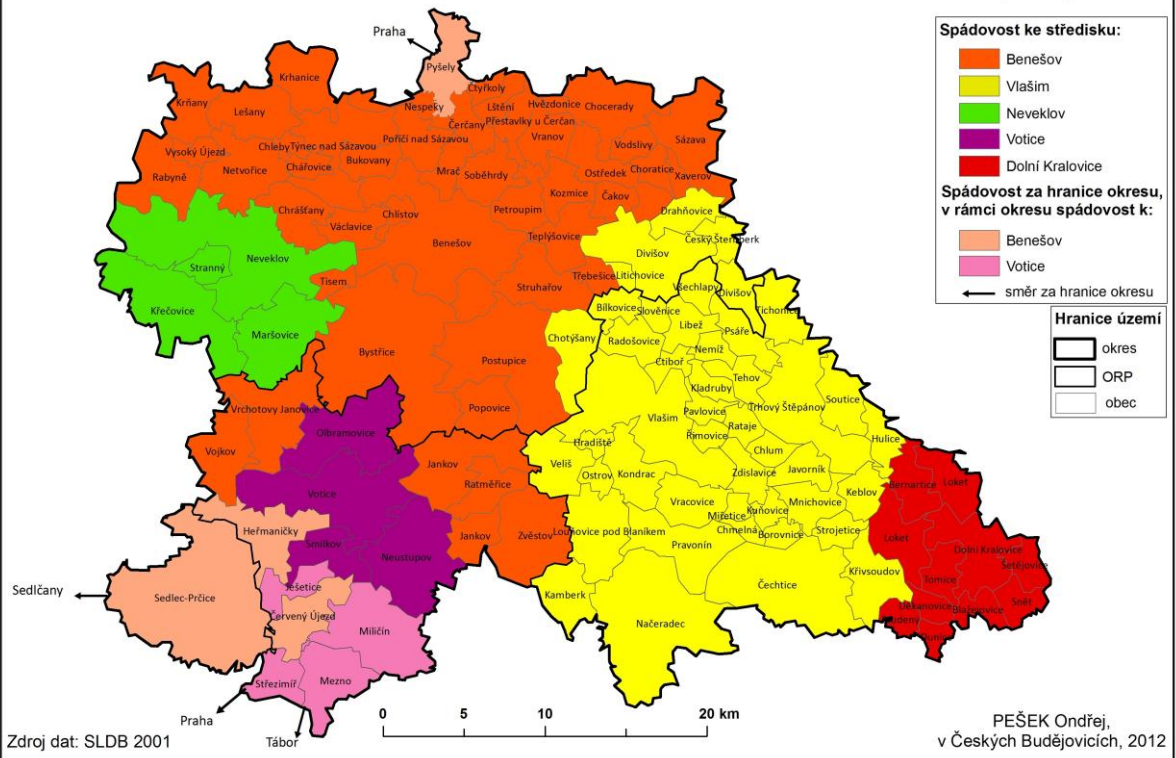
Obr.8.

REGIONALIZACE OKRESU BENEŠOV NA ZÁKLADĚ DOJÍŽDKY DO ŠKOL (1991)



Obr.9.

REGIONALIZACE OKRESU BENEŠOV NA ZÁKLADĚ DOJÍŽDKY DO ŠKOL (2001)



7. DOJÍŽDKOVÉ ZÁZEMÍ OKRESNÍHO MĚSTA BENEŠOV

Dojíždkové zázemí pracovního střediska tvoří obce, ze kterých vyjíždí za prací do střediska alespoň 10 % ekonomicky aktivních obyvatel. Vymezení tohoto dojíždkového zázemí nám pomůže stanovit určitou sféru vlivu města Benešov v prostoru okresu Benešov a zároveň zjistíme, do jaké míry jsou okolní obce na Benešovu závislé.

7.1. Dojíždkové zázemí města Benešov v roce 1991

Do dojíždkového zázemí Benešova v roce 1991 řadíme celkem 53 obcí a intenzitu dojíždkových vazeb nejlépe vyjadřuje tabulka (tab.11.) a prostorovou strukturu těchto obcí pak znázorňuje mapa (obr.10.).

V mapě můžeme vidět, že zázemí města je logicky soustředěno okolo jádrové obce a zázemí města tvoří skoro všechny obce, které jsou součástí ORP Benešov. Obce z ORP Benešov, které nespádají do zázemí okresního města, se orientují převážně na Prahu a jsou to obce u severní hranice okresu (Rabyně, Krhanice, Hvězdonice, Chocerady) a do zázemí Benešova také nespadá pracovní středisko Sázava a obec Xaverov, které je součástí subregionu Sázava. Přesah zázemí okresního města za hranice ORP pak můžeme zaznamenat zejména jižně od Benešova, kde působí slabé subregionální středisko Votice a většina těchto obcí je součástí pracovního mikroregionu Benešov. Nejvíce ovlivněnou obcí v této oblasti je obec Olbramovice, která má vhodnou dopravní dostupnost do Benešova a spadá do III. zóny zázemí, ostatní obce jsou součástí IV. zóny. Součástí zázemí Benešova jsou také tři obce (Bílkovice, Slověnice a Všechlapy) z OPR Vlašim, které leží u jihozápadní hranice ORP Benešov. Další tři obce z jihozápadní části okresu, které jsou součástí IV. zóny zázemí Benešova, leží ve větší vzdálenosti od jádra a tuto příslušnost k zázemí můžeme označit za bezvýznamnou jak pro jádrovou obec, tak i pro obce samotné. Například dojíždkový proud z Děkanovic činí pouze 4 dojíždějící z celkového počtu 37 EA a podíl tedy činí 10,81 %, což obec řadí do IV. zóny. Slabší intenzita vazeb u obcí v severozápadní části okresu pak můžeme přisoudit vlivu pracovního centra Týnec nad Sázavou.

Mapa (obr.10.) dále také znázorňuje deset nejvýznamnějších dojíždkových proudů do Benešova (tab.10.) a můžeme vidět, že nejsilnější dojíždkový proud je z obce Vlašim, ale tato obec není součástí dojíždkového zázemí. Vlašim je současně také

mikroregionálním pracovním centrem, ale 642 EAO dojíždějících do Benešova dokazuje, že město Benešov je významnějším pracovním střediskem, což podtrhuje počet dojíždějících v opačném směru, který je pouze 41 EAO. Další obcí, která není součástí dojížděkového zázemí, ale vychází z ní silný dojížděkový proud, je obec Votice, která je subregionálním pracovním centrem v jihozápadní části okresu. Posledním vymezeným pracovním střediskem, ze kterého vychází silný dojížděkový proud do Benešova, je obec Týnec n. S. Tato obec už spadá do dojížděkového zázemí okresního města.

Tab.10. Nejsilnější dojížděkové proudy do Benešova v roce 1991

	Obec vyjížděky	Počet vyjíždějících do Benešova	Podíl z celkového počtu EA (%)
1	Vlašim	642	9,23
2	Bystřice	542	27,97
3	Týnec nad Sázavou	366	13,02
4	Čerčany	319	22,28
5	Neveklov	241	23,00
6	Votice	224	9,15
7	Postupice	169	29,65
8	Mrač	143	46,28
9	Poříčí nad Sázavou	134	27,52
10	Václavice	130	50,78

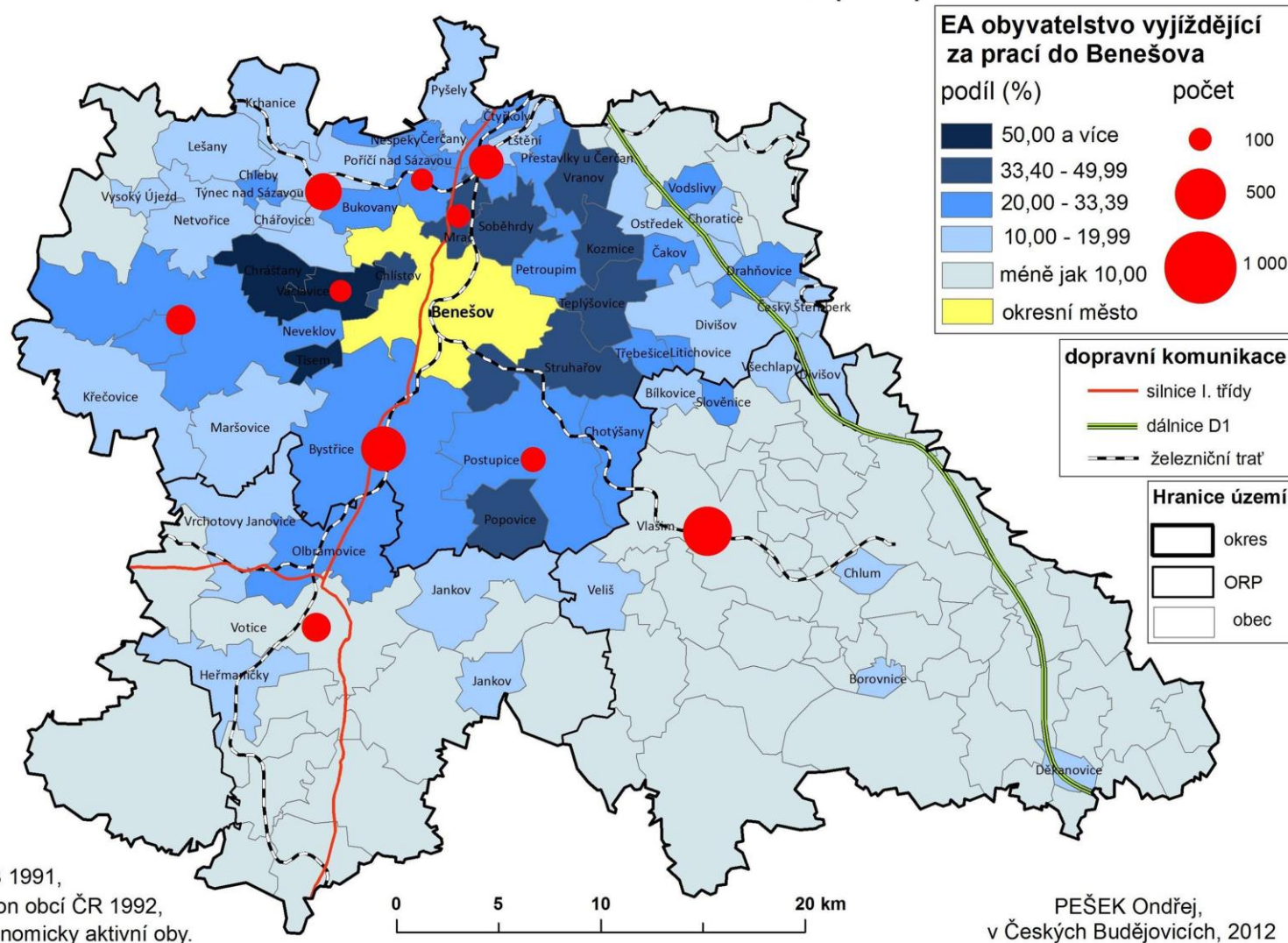
Zdroj dat: SLDB 1991, vlastní výpočty

Co se týče intenzity dojížděkových vazeb (tab.10.), tak nejsilnější funkční vazby jsou mezi obcemi, které spadají do I. zóny. Konkrétně to jsou tři menší obce ležící jen v malé vzdálenosti západně od Benešova (Tisem, Chrást'any a Václavice). Z těchto obcí vyjíždí za prací do Benešova více jak 50% EAO a město Benešov je pro obyvatele z těchto obcí hlavním a přirozeným pracovním střediskem. Celkový počet dojíždějících z této zóny činí 236 EA, z čehož 130 EA je z Václavic (10. nejsilnější dojížděkový proud).

Silnou vazbu na jádrovou oblast také vykazují obce ze II. zóny zázemí, ze kterých vyjíždí do centra v průměru 40,90 % EA. Do této zóny spadá celkem osm obcí (Chlistov, Mrač, Soběhrdy, Vranov, Kozmice, Teplýšovice, Struhařov a Popovice) a jsou to menší obce ležící převážně východně od Benešova. Z těchto obcí vyjíždí do Benešova celkem 598 EA a nejsilnějším proudem je vyjížděka z obce Mrač. Tento proud činí 143 vyjíždějících (8. nejsilnější dojížděkový proud).

Obr.10.

DOJÍŽDKOVÉ ZÁZEMÍ MĚSTA BENEŠOV (1991)



Tab.11. Dojížděkové zázemí města Benešov v roce 1991

Zóny zázemí města	Obce, ve kterých % vyjíždějících z EA činí	Počet obcí	Počet EA vyjíždějících do Benešova	EA celkem	Průměrný podíl EA vyjíždějících do Benešova (%)
I.	50,00 a více	3	236	442	53,39
II.	33,40 – 49,99	8	598	1 462	40,90
III.	20,00 – 33,39	19	1 853	7 377	25,12
IV.	10,00 – 19,99	23	1 127	8 196	13,75
---	Celkem	53	3 814	17 477	21,82

Zdroj dat: SLDB 1991, vlastní výpočty; Pozn.: EA – ekonomicky aktivní

Další dvě zóny zázemí jsou z hlediska počtu počtů spádových obcí rozsáhlejšího charakteru, ale intenzita vyjížděky, a tudíž i intenzita vazeb, není tak silná. Do III. zóny spadá celkem 19 obcí a jedná se už i obce většího významu, například obce Neveklov, Bystřice a Čerčany patří mezi TOP 10 pracovních středisek v okrese. Obce z tohoto zázemí dotváří jakýsi „prsteneček“ okolo jádrové oblasti. Z této III. zóny vyjíždí do Benešova v průměru 25,12 % EA a celkový dojížděkový proud je 1853 pracujících. Tato zóna má na Benešov největší vliv, protože zde má Benešov nejsilnější zázemí, dojíždějící ze III. zóny tvoří přibližně polovinu všech dojíždějících osob z celého zázemí. Z této zóny vychází také pět z deseti nejvýznamnějších dojížděkových proudů, jsou to proudy z obcí Bystřice, Čerčany, Neveklov, Postupice a Poříčí nad Sázavou, které dohromady dávají 1403 EA.

Poslední zónu zázemí pak tvoří 23 obcí, které jsou rozprostřeny ve zbytku území ORP a zóna zasahuje i za tyto hranice. Jsou to obce většího či menšího významu, spadá sem například také regionální středisko Týnec nad Sázavou a nebo obec Divišov, která patří mezi TOP 10 podle počtu OPM. Tyto obce dotváří celkovou strukturu zázemí okresního města. Z obcí ve IV. zóně vyjíždí do Benešova v průměru 13,75 % EA a celkově to dává 1127 pracujících. Nejsilnějším dojížděkovým proudem z této zóny je dojížděka z Týnce n. S. (3. nejsilnější dojížděkový proud).

Pracovní zázemí Benešova tvořilo roce 1991 celkem 53 obcí, ze kterých vyjíždělo do centra za prací 3814 obyvatel a vyjížděka z tohoto zázemí tvořila 74,93 % celkové dojížděky do Benešova.

7.2. Dojížd'kové zázemí Benešova v roce 2001

Do dojížd'kového zázemí Benešova v roce 2001 řadíme celkem 46 obcí a intenzitu dojížd'kových vazeb nejlépe vyjadřuje tabulka (tab.13.) a prostorovou strukturu těchto obcí pak znázorňuje mapa (obr.11.)

Prostorová organizace zázemí je znovu opět logicky organizována kolem jádra a do tohoto zázemí spadá většina obcí ORP Benešov. Mimo zázemí opět spadají obce v severovýchodní a v severozápadní části okresu, které se orientují převážně na hlavní město. Počet těchto obcí se oproti minulému období navýšil a nově sem spadá i obec Pyšely, která leží severně od Benešova. Přesah zázemí okresního města za hranice ORP pak můžeme opět zaznamenat jižně od Benešova, kde se dokonce působnost Benešova rozšířila. Nárůst významu okresního města také dokazuje fakt, že součástí jeho spádového území se staly regionální centra Votice a Vlašim, které náleží do IV. zóny. Z obcí za hranicemi ORP do zázemí nově patří také obce Červený Újezd, Ratměřice a Vracovice, oproti tomu do dojížd'kového zázemí už neřadíme obce Slověnice, Všechlapy, Chlum, Borovnice a Děkanovice, všechno to jsou obce z ORP Vlašim. Porovnáme-li mapy zázemí pro rok 1991 a 2001, tak na první pohled uvidíme, že význam Benešova za hranicemi ORP narostl.

Mapa (obr.11.) také znázorňuje deset nejvýznamnějších dojížd'kových proudů do Benešova (tab.12.) a můžeme vidět, že nejsilnější dojížd'kový proud je znovu z Vlašimi. A jelikož Vlašim i Votice se staly součástí zázemí, tak všech deset nejsilnějších proudů vychází ze zázemí.

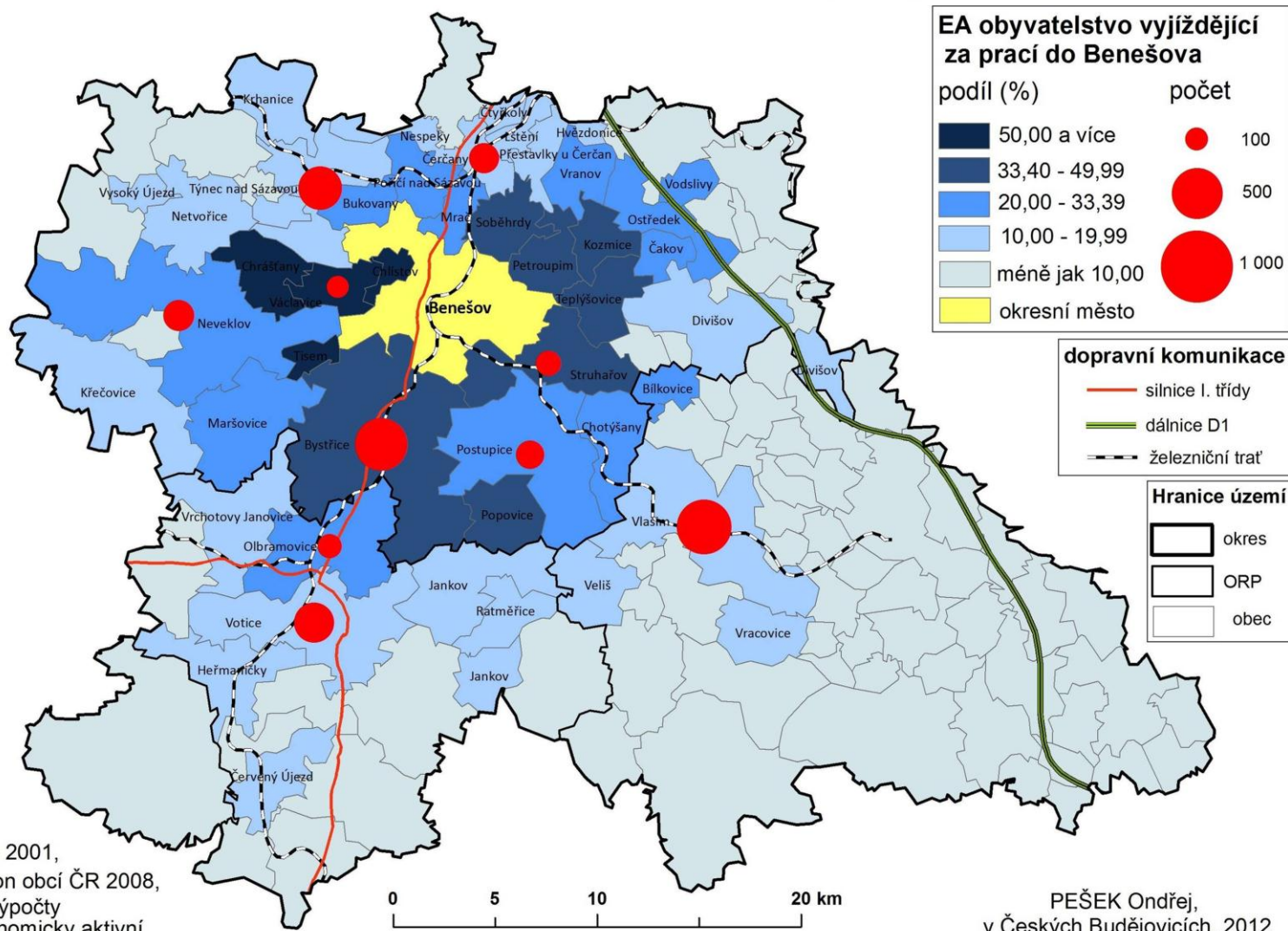
Tab. 12. Nejsilnější dojížd'kové proudy do Benešova v roce 2001

	Obec vyjížd'ky	Počet vyjíždějících do Benešova	Podíl z celkového počtu EA (%)
1	Vlašim	729	11,72
2	Bystřice	667	34,69
3	Týnec nad Sázavou	461	17,20
4	Votice	387	17,47
5	Neveklov	234	22,14
6	Čerčany	222	16,26
7	Postupice	194	33,33
8	Struhařov	152	45,78
9	Olbramovice	142	25,18
10	Václavice	117	54,93

Zdroj dat: SLDB 2001, MPS, vlastní výpočty

Obr.11.

DOJÍŽDKOVÉ ZÁZEMÍ MĚSTA BENEŠOV (2001)



Nárůst významu zázemí Benešova nedokazuje jen grafické zpracování, ale také statistické údaje. Zázemí se sice fakticky zmenšilo o sedm obcí, ale počet dojíždějících osob narostl. Sílu a intenzitu dojížděkových vazeb z jednotlivých zón zázemí znázorňuje tabulka (tab.13.).

Tab. 13. Dojížděkové zázemí města Benešov v roce 2001

Zóny zázemí města	Obce, ve kterých % vyjíždějících z EA činí	Počet obcí	Počet EA vyjíždějících do Benešova	EA celkem	Průměrný podíl EA vyjíždějících do Benešova (%)
I.	50,00 a více	4	275	505	54,45
II.	33,40 – 49,99	7	1 091	2930	37,23
III.	20,00 – 33,39	13	1 166	4360	26,74
IV.	10,00 – 19,99	22	2 540	17 029	14,91
---	Celkem	46	5 072	24 824	20,43

Zdroj dat: SLDB 2001, MPSV, vlastní výpočty; Pozn.: EA – ekonomicky aktivní

Nejsilnější interakce byly zaznamenány u čtyřech obcí západně od Benešova, stejně jako v předešlém roce to jsou obce Chrástany, Václavice, Tisem a nově obec Chlistov, která se ze II. zóny přesunula do I. a tudíž u ní došlo k nárůstu vlivu Benešova. Benešov má pro tyto obce bezprostřední význam a pracovní příležitost zde nachází 54,45 % všech EA. Celková dojížděka z těchto obcí nepatrně narostla a činí 275 pracujících. Nejvíce se na tom podílí obec Václavice (117 dojíždějících, 10. nejsilnější dojížděkový proud do Benešova).

Mezi II. zónu zázemí a jádrem jsou také silné vazby a centrum zde má velký vliv. A díky přesunu obce Bystřice (2. nejsilnější dojížděkový proud) ze III. zóny do II. zóny došlo k nárůstu počtu dojíždějících z této zóny a tedy i k navýšení vlivu této zóny na jádro. Nárůst vlivu Benešova u obce Bystřice je na jednu stranu v celku logický, protože Bystřice se nachází v bezprostřední blízkosti Benešova a má s ním i dobré dopravní spojení, ale na druhou stranu je Bystřice sama o sobě silným pracovním střediskem. Ovšem došlo zde k poklesu OPM a to je s největší pravděpodobností důvod, proč narostl vlivu okresního města. Do II. zóny nově řadí i obec Petroupim a naopak z této zóny vypadl výše zmíněný Chlistov a také dvě obce severně od Benešova (Mrač a Vranov), u kterých poklesl vliv Benešova a naopak narostl vliv Prahy. Celkově do II. zóny spadá sedm obcí, vyjíždí z nich do Benešova 1091 pracujících, což je 37,23 % EA.

U III. zóny můžeme zaznamenat pokles počtu odjíždějících do Benešova a tím i částečný pokles významu této zóny pro jádrovou oblast. Tento pokles je zapříčiněn výše zmíněným přesunem obce Bystřice a Petroupim do II. zóny a také přesunem

dalších obcí do IV. zóny (Nespeky, Čtyřkoly) a nebo mimo zázemí (Děkanovice, Chleby), zde se projevil nárůst vlivu hlavního města.. Zóna tedy už není nejdůležitější, ale v počtu výjezdů do Benešova je na druhém místě. Celkově z ní vyjíždí 1166 pracujících, což je 26,74 % všech EA.

Nejdůležitější zónou zázemí se pro Benešov stala IV. zóna, která se stala nejsilnějším zázemím pracovních sil. Došlo zde více jak ke zdvojnásobení počtu dojížděcích a to zejména díky zařazení Vlašimi a Votic do této zóny. Jedná se 1. a 4. nejsilnější dojízděkový proud do Benešova a z této zóny vychází také 3. nejsilnější proud, a to z Týnce n. S. Celkově z této zóny vyjíždí 2540 pracujících, což je 14,91 % všech EA. Benešov na tyto obce už takový vliv nemá, tyto obce jsou ovlivňovány buď jiným pracovním střediskem a nebo jsou samy pracovním střediskem.

V roce 2001 bylo součástí zázemí Benešova celkem 46 obcí a z těchto obcí do jádra dojíždělo 5072 EAO a na celkové dojížděje do Benešova se zázemí podílelo z 88,62 %.

7.3. Porovnání dojízděkového zázemí Benešova v roce 1991 a 2001

Došlo sice k poklesu počtu obcí v zázemí, ale význam dojízděkového zázemí narostlo o 32,98 %, v roce 2001 dojíždělo z tohoto zázemí o 1258 pracujících více než v roce 1991. Tento nárůst dojízděky potvrzuje nárůst významu Benešova jakožto pracovního centra a to nejen pro obce v bezprostřední blízkosti, ale i pro obce ze vzdálenějších částí okresu. Nárůst vlivu za hranice ORP potvrzuje nárůst významu IV. zóny. Tento nárůst vlivu za hranice ORP se dá očekávat i v dalším výhledu. A to v jižním směru, kde působí slabší pracovní střediska, nárůst pak zaznamenáme zejména opět na úkor Votic. Naopak pokles významu Benešova se dá očekávat v severní části okresu, kde působí hierarchicky nadřazené makroregionální středisko Praha.

Tři ze čtyř zón zázemí posílily svůj význam a vzrostl u nich počet dojížděcích do Benešova, jediný pokles byl zaznamenán u III. zóny, a ten nebyl způsobem poklesem výjezdů, ale naopak její nárůstem a přeřazením Bystřice do bližší II. zóny.

Tab. 14. Změny v dojížděce za prací do města Benešov mezi roky 1991 – 2001

Zóny zázemí města	1991		2001		Rozdíl 2001 - 1991	Index změny 2001/1991 * 100
	Počet vyjíždějících do Benešova	Podíl zóny na dojížděce do Benešova (%)	Počet vyjíždějících do Benešova	Podíl zóny na dojížděce do Benešova (%)		
I.	236	4,64	275	4,81	39	116,52
II.	598	11,75	1 091	19,06	493	182,44
III.	1 853	36,40	1 166	20,37	-687	62,92
IV.	1 127	22,14	2 540	44,38	1 413	225,37
Celkem	3 814	74,93	5 072	88,62	1 258	132,98

Zdroj dat: SLDB 1991, SLDB 2001, MPSV, vlastní výpočty

8. VLIV MAKROREGIONÁLNÍHO STŘEDISKA PRAHY

Hlavní město Praha má specifické postavení v rámci české sídelní struktury, nachází se uprostřed Čech a je tak přirozenou jádrovou oblastí. Je zde největší koncentrace obyvatel, tedy i pracovních sil, a také je to místo s největším počtem pracovních příležitostí. Význam Prahy také posiluje radiální typ dopravní infrastruktury. Většina hlavních komunikací se sbíhá do Prahy a to napomáhá kvalitní dopravní dostupnosti tohoto centra. Akcesibilitou Prahy se podrobněji ve své disertační práci zabýval Hudeček (2008). A právě časová dostupnost má velký význam pro dojížděku za prací. Podle údajů ČSÚ v roce 2001 dojíždělo do Prahy za prací 163 108 EA, ovšem Körner (2004) hovoří o tom, že toto číslo lze odhadovat až na 200 tis dojíždějících a že Praha poskytuje přibližně 800 tis. pracovních příležitostí. Praha je silným pracovním střediskem makroregionálního významu a hranice makroregionu Prahy vymezil ve své práci Hampl (2005), ukázka z této sociogeografické regionalizace se nachází v teoretické části (obr.1). Okres Benešov je pochopitelně součástí tohoto makroregionu a už předchozí kapitoly na tento fakt poukazovaly. Úkolem této kapitoly je tedy posoudit, do jaké míry Praha náš sledovaný region ovlivňuje a jak silné jsou vzájemné prostorové vztahy.

V roce 1991 tento vliv nebyl až taky silný. Do dojížděkového zázemí Prahy v tomto roce (obr.12.) spadalo sice 51 obcí z okresu, ale podle Hampla (2005) za zázemí makroregionálního střediska se považuje vyjížděky nad 5 % EA a právě do poslední zóny zázemí (5,00 – 9,99 %) spadalo 38 obcí, což jsou 3/4 spádových obcí (tab.15). Na počet vyjíždějících do Prahy byla IV. zóna nejsilnější, protože sem spadají dva nejsilnější proudy (tab.18.) a tedy měla tedy na Prahu i největší vliv, ale intenzita vazeb už nebyla tak silná. Praha měla na tyto obce jen malý vliv. U zbývajících dvanácti obcí byl vliv Prahy už silnější. Do III. zóny spadalo osm obcí (Rabyně, Lešany, Krhanice, Mrač, Čtyřkoly, Hvězdonice, Chocerady a Snět) a jedná převážně o menší obce ležící u severní hranice okresu. Projevila se u nich blízkost k hlavnímu městu a dobrá dopravní dostupnost. Výjimkou je pouze obec Snět, ležící na okraji jihovýchodní hranice, z této obce je sice do Prahy dobrá dopravní dostupnost díky dálnici D1, ale příslušnost této obce do III. zóny zázemí hlavního města může označit za anomálii. Dojížděkový proud činil pouze 7 EAO a v roce 2001 zanikl a obec Snět nebyla součástí zázemí. Krňany a Chocerady měly dokonce hlavní vyjížděkový proud směřovaný do Prahy a v rámci okresu byla dojížděka za prací sekundární. V průměru z obcí ve III. zóně vyjíždělo do

hlavního města 12,71 % EAO, ale celkový dojížďkový proud byl 218 osob. Vliv této zóny na Prahu byl zanedbatelný, ovšem Praha tyto obce do značné míry ovlivňovala.

Největší vliv měla Praha na obce ve II. zóně zázemí. Do této zóny spadá pět obcí ze severní okrajové části okresu (Krňany, Pyšely, Nespeky, Čerčany a Lštění) a ze všech těchto obcí směřuje hlavní dojížďkový proud právě do hlavního města. V průměru vyjíždí do metropole 22,93 % EA a celkový proud je 538 dojížďejících. Tyto obce vykazují silné vazby na Prahu a zejména díky vhodné poloze a dopravní dostupnosti, protože většina těchto obcí leží podél silnice E 55 a podél železniční trati. Silný vliv Prahy potvrzuje i Hudeček (2008), který řadí tyto obce do mikroregionu Prahy. Žádná z obcí pak v roce 1991 nevykazovala dojížďku silnější jak 29 % EAO a tak do I. zóny nespádala žádná obec.

Tab. 15. Dojížďkové zázemí hlavního města Prahy v okrese Benešov v roce 1991

Zóny zázemí města	Obce, ve kterých % vyjíždějících z EA činí	Počet obcí	Počet EA vyjíždějících do Prahy	EA celkem	Průměrný podíl EA vyjíždějících do Prahy (%)
I.	30,00 a více	0	0	0	0,00
II.	20,00 – 29,99	5	538	2 346	22,93
III.	10,00 – 19,99	8	218	1 715	12,71
IV.	5,00 – 9,99	38	1 873	26 403	7,09
---	Celkem	51	2 629	30 464	11,58

Zdroj dat: SLDB 1991, vlastní výpočty; Pozn.: EA – ekonomicky aktivní

Tab. 16. Dojížďkové zázemí hlavního města Prahy v okrese Benešov v roce 2001

Zóny zázemí města	Obce, ve kterých % vyjíždějících z EA činí	Počet obcí	Počet EA vyjíždějících do Prahy	EA celkem	Průměrný podíl EA vyjíždějících do Prahy (%)
I.	30,00 a více	3	656	2 036	32,22
II.	20,00 – 29,99	4	219	867	25,26
III.	10,00 – 19,99	22	2 644	19 576	13,51
IV.	5,00 – 9,99	33	1 735	19 943	8,70
---	Celkem	62	5 254	42 422	12,38

Zdroj dat: SLDB 2001, MPSV, vlastní výpočty; Pozn.: EA – ekonomicky aktivní

Během transformačního období pak došlo k velkému nárůstu vlivu Prahy, jakožto makroregionálního centra a to jak Středočeský kraj, tak i na celou Českou republiku. O tomto nárůstu blíže hovoří například Hampl (2005), Körner (2004) a další. Komentují také důvody tohoto nárůstu, jako jsou například změny v hospodářství a s tím spojené oslabení některých pracovních středisek, dále pak nárůst pracovních

příležitostí v Praze a jejím okolí a dalším důvodem je například i nárůst osobní automobilové dopravy a dostupnost, kterou řeší již zmiňovaný Hudeček (2008).

Tyto změny se projeví i v okrese Benešov, ve kterém došlo k oslabení pracovních regionálních středisek Vlašim, Votice a Týnec n. S., na které dolehly transformační změny a u nich zaznamenán silící vliv okolních hierarchicky nadřazených středisek (Benešov, Praha a Tábor). Restrukturalizace dolehla i na makroregionální středisko Benešova, ale to i tak svůj význam v okres posílilo, ovšem značný nárůst vlivu Prahy je zaznamenán i zde.

Zóny dojížděkové zázemí Prahy v roce 2001 znázorňuje tabulka (tab.16) a prostorovou organizaci vystihuje mapa (obr.13.). Do I. zóny zázemí makroregionálního střediska Prahy se dostala trojice obcí Čerčany, Čtyřkoly a Pyšely. Tyto obce ze severní části okresu leží na železniční trati, která poskytuje kvalitní dopravní spojení a dopravní dostupnost podpořena i silnicí E 55. Z těchto obcí vyjíždí do Prahy v průměru 32,22 % EAO a dojížděkový proud čítá 656 dojíždějících. Součástí II. zóny jsou pak obce Krňany, Nespeky, Lštění nově obec Mrač, u které došlo k nárůstu vlivu Prahy i přesto, že bezprostředně sousedí s Benešovem. Tyto obce mají shodné lokalizační faktory jako obce z I. zóny, výjimkou je obec Krňany v severozápadní části okresu, které ale také vykazuje silnou integritu s Prahou. Z obcí II. zóny vyjíždí do Prahy v průměru 25,26 % EAO a došlo sice k poklesu k absolutní hodnoty vyjížděky z této zóny, ovšem důvodem je přesun tří obcí do bližší zóny, tudíž k poklesu významu Prahy nedošlo. Dá se očekávat, že růst vlivu hlavního města Prahy u těchto obcí budeme zaznamenávat i nadále a tato oblast se postupně stává součástí pražského suburbia.

Největší nárůst zaznamenala III. zóna zázemí, zde došlo k nárůstu o 2426 dojíždějících a to zejména díky Benešovu, který se stal součástí této zóny. Právě z Benešova vychází nejsilnější dojížděkový proud do Prahy čítající 1196 EA. Celkem se zóna rozrostla o 14 obcí (zejména ze severní části okresu) a nově do ní spadají i významnější obce jako je například Týnec n. S., Sázava a Sedlec Prčice. Týnec a Sedlec nebyly v roce 1991 dokonce vůbec součástí zázemí, to jen dokazuje jejich oslabení a nárůst vlivu Prahy. Ze Sedlce směřuje do hlavního města dokonce její nejsilnější dojížděkový proud. Tato zóna má na makroregionální centrum největší vliv, ovšem průměrná vyjížděka z nich je 13,51 % a taky význam Prahy není pro tyto obce dominantní. Poslední zónou a zároveň zónou s největším počtem obcí je zázemí, ze kterého v průměru vyjíždí 8,70 % EAO a celkově Prahu ovlivňuje 1735 dojíždějících. Tyto obce jsou rozprostřeny po celém okrese a Praha je už moc neovlivňuje, ovšem

určitý dílčí význam má a v budoucnu zde vliv může narůstat. V okrese se také nacházejí obce, které do zázemí nespádají. Jedná se převážně o menší obce z ORP Vlašim a paradoxně to jsou obce ležící v blízkosti dálnic D1.

Celkově vliv Prahy na náš sledovaný okres narostl skoro o 100 %, počet vyjíždějících do Prahy vzrostl o 2625 EAO. Nejvíce ovlivněnou oblastí je pak severní část okresu, pro kterou se Praha stává čím dál tím více důležitým centrem s pracovní příležitostmi. Tendence nárůstu vlivu se dají očekávat i v dalších obdobích. O necelé procento také narostl význam okresu Benešov pro Prahu. V roce 2001 tvořilo vymezené zázemí 3,22 % celkové dojížděky do hlavního města.

Tab. 17. Změny v dojížděce za prací do Prahy v okrese Benešov mezi roky 1991 – 2001

Zóny zázemí města	1991		2001		Rozdíl 2001 - 1991	Index změny 2001/1991 * 100
	Počet vyjíždějících do Prahy	Podíl zóny na dojížděce do Prahy (%)	Počet vyjíždějících do Prahy	Podíl zóny na dojížděce do Prahy (%)		
I.	0	0	656	0,40	656	---
II.	538	0,48	219	0,13	-319	40,70
III.	218	0,19	2 644	1,62	2426	1212,84
IV.	1 873	1,67	1 735	1,06	-138	92,63
Celkem	2 629	2,35	5 254	3,22	2625	199,84

Zdroj dat: SLDB 1991, SLDB 2001, MPSV, vlastní výpočty

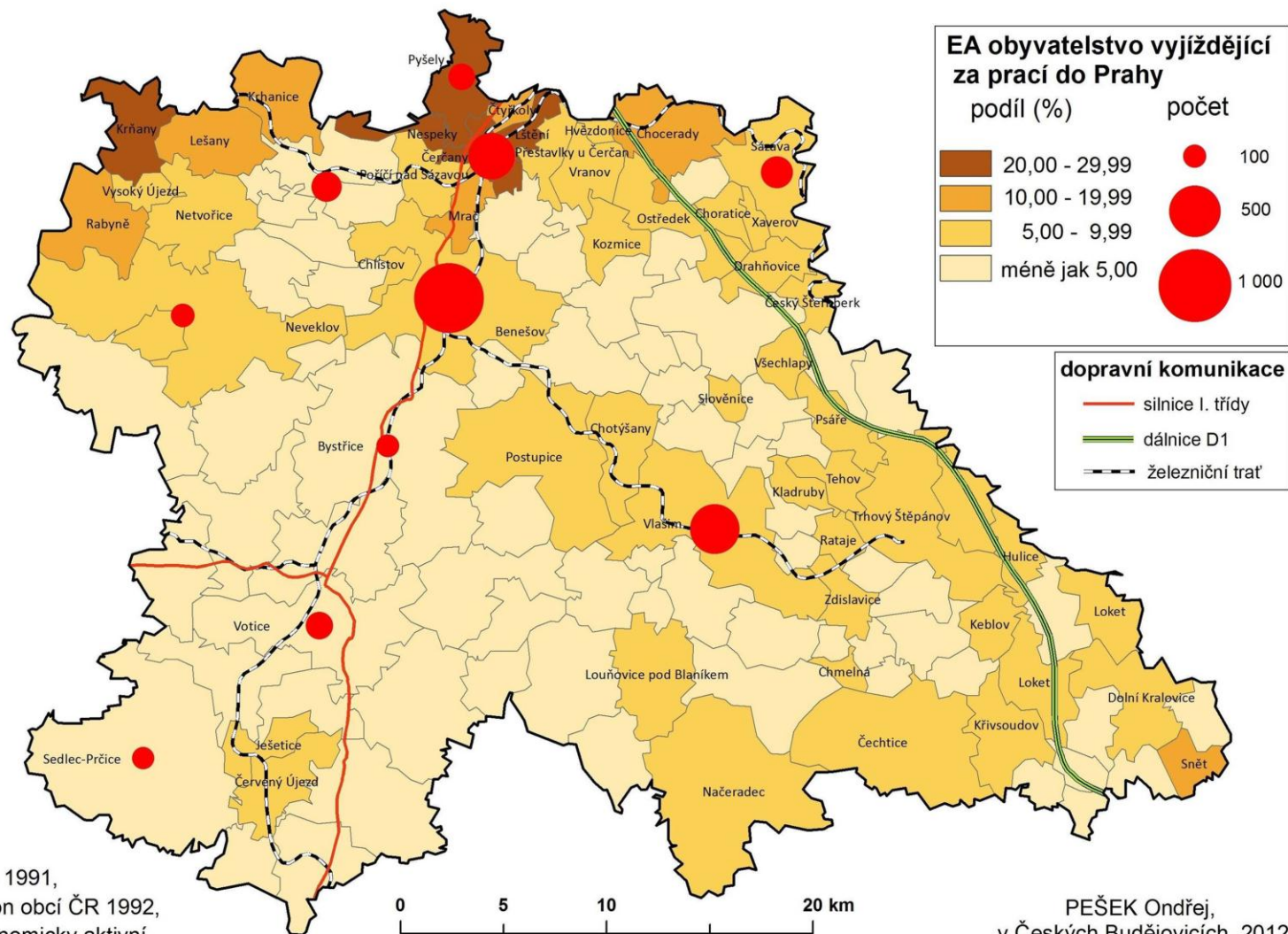
Tab 18.. Nejsilnější dojížděkové proudy do Prahy z okresu Benešov (1991 a 2001)

Obec vyjížděky		1991		2001			
		Počet vyjíždějících do Prahy	Podíl z celkového počtu EA (%)	Počet vyjíždějících do Prahy	Podíl z celkového počtu EA (%)		
1	Benešov	719	8,28	1	Benešov	1196	13,78
2	Vlašim	361	5,19	2	Vlašim	586	9,42
3	Čerčany	321	22,42	3	Čerčany	425	31,14
4	Sázava	152	7,47	4	Týnec n. S.	395	14,74
5	Týnec n. S.	135	4,80	5	Sázava	238	11,98
6	Votice	109	4,45	6	Votice	213	9,62
7	Pyšely	106	21,77	7	Pyšely	179	32,97
8	Neveklov	83	7,92	8	Bystřice	157	8,16
9	Bystřice	76	3,92	9	Sedlec Prčice	139	10,16
10	Sedlec Prčice	73	4,69	10	Chocerady	93	19,33

Zdroj dat: SLDB 1991, SLDB 2001, MPSV, vlastní výpočty

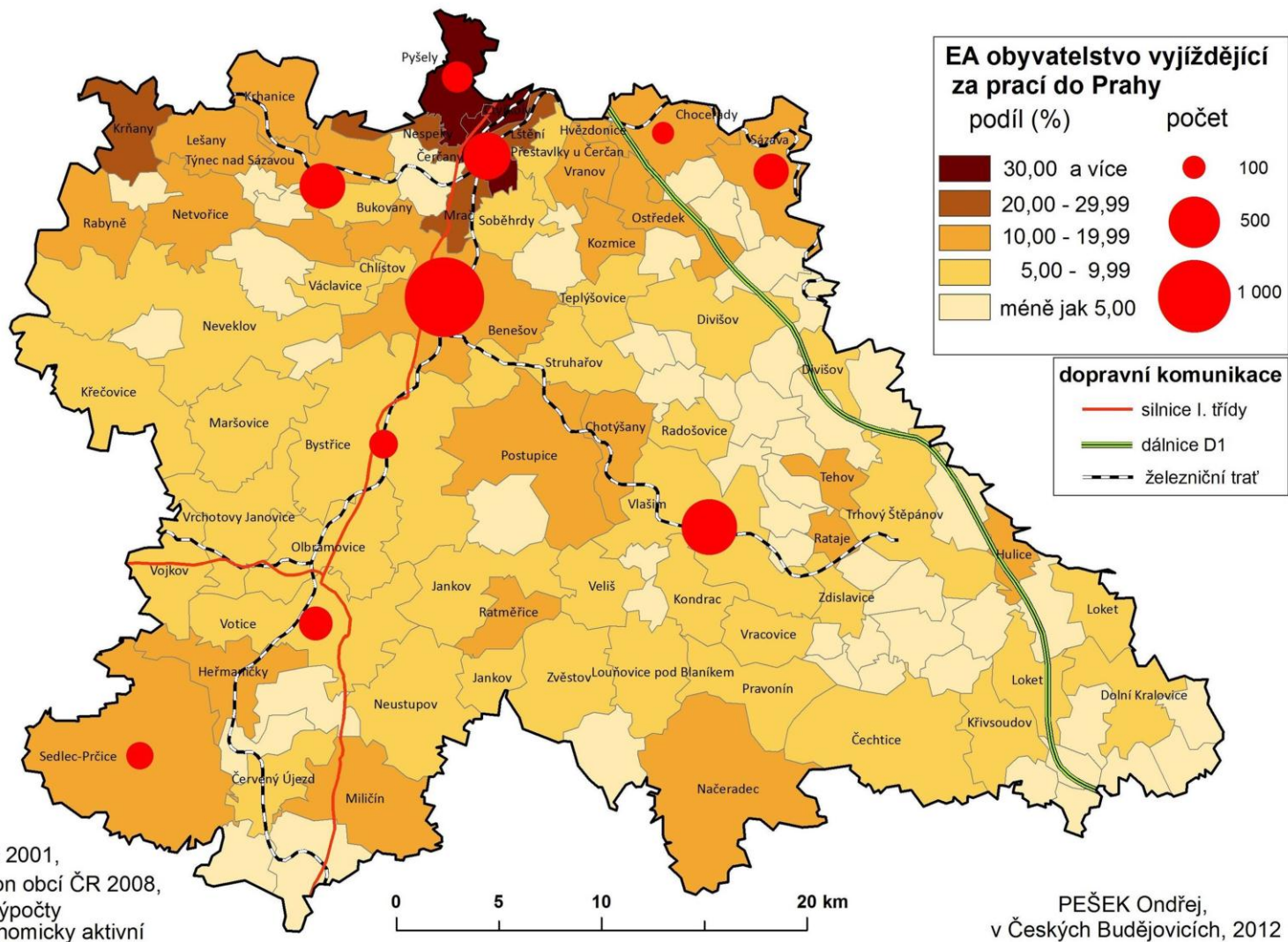
Obr.12.

DOJÍŽDKOVÉ ZÁZEMÍ PRAHY V OKRESE BENEŠOV (1991)



Obr.13.

DOJÍŽDKOVÉ ZÁZEMÍ PRAHY V OKRESE BENEŠOV (2001)



9. ZHODNOCENÍ HYPOTÉZ

H1 se týká předpokladu, že nejsilnější dojížděkový proud do Benešova bude z Vlašimi.

Tato hypotéza se potvrdila. Nejsilnějším dojížděkovým proudem do Benešova byl v obou sledovaných letech proud z Vlašimi. V roce 1991 to bylo 642 dojíždějících a v roce 2001 došlo k navýšení o 87 dojíždějících na celkových 729. V roce 2001 byla Vlašim dokonce ve IV. zóně dojížděkového zázemí okresního města (11,40%). V roce 1991 nepřesáhl podíl vyjíždějících 10% z celkového počtu EA a Vlašim tak nebyla součástí zázemí.

Tento fakt podtrhuje to, že Benešov je silnějším pracovním střediskem než Vlašim a svou větší pracovní nabídkou přitahuje ekonomicky aktivní obyvatelstvo z tohoto jihovýchodního centra okresu.

H2 se zabývá excentrickou polohou jihovýchodního cípu okresu.

Tato hypotéza se z části potvrdila. Jihovýchodní cíp okresu skutečně vykazuje minimální integritu s centrem okresu. Hlavním důvodem je určitě větší vzdálenost této oblasti od Benešova a s tím spojená horší časová i dopravní dostupnost. Náležitost obce Drahňovice do IV. zóny zázemí v roce 1991 lze považovat za ojedinělou anomálii.

Druhá část hypotézy se plně nepotvrdila. Mikroregionální význam Vlašimi zde hraje sice určitou roli, ovšem ne tak dominantní jak se předpokládalo. V této excentrické části okresu se projevil značný, prvotně vůbec nepředpokládaný, vliv Dolních Kralovic, ve kterých se nachází poměrně silný zaměstnavatel. A protože vliv Vlašimi v této oblasti nebyl tak silný, tak Dolní Kralovice byly dodatečně stanoveny subregionálním střediskem.

H3 se zabývá nárůstem vlivu hlavního města Prahy na okres Benešov.

Tato hypotéza se plně potvrdila. Vyjížděka za prací z okresu Benešov do hlavního města Prahy se od roku 1991 do roku 2001 takřka zdvojnásobila. Z prvotních 2629 EA síla tohoto proudu vzrostla na 5254 EA v roce 2001. Praha získala na významu v celém středočeském prostoru a není důvodu, aby tomu u okresu Benešov bylo jinak.

Praha je přirozeným hierarchicky nadřazeným střediskem, která poskytuje nepřehledné množství pracovních příležitostí.

H4 se zabývá nárůstem dominance okresního města.

Tato hypotéza se také potvrdila. Ovšem nárůst vlivu města Benešov nebyl tak markantní, jako nárůst vlivu Prahy. Což je ovšem logické, protože nárůst vlivu Benešova je limitován nárůstem vlivu Prahy a Praha okres Benešov do značné míry ovlivňuje, zejména jeho severní část. Ale v rámci okresu má Benešov dominantní postavení, které mu umožňuje další růst. To dokazuje také oslabení pracovního subregionu Votice nebo silná dojízdka do Benešova z mikregionálního centra Vlašim. U okresního města byl zaznamenán nárůst vlivu o necelých 33% (z 3814 dojíždějících narůst na 5072 dojíždějících).

10. ZÁVĚR

Dojíždka hraje důležitou roli v prostorové organizaci celé společnosti České republiky. Větší význam na tuto organizaci lze přikládat dojíždce za prací, právě tou se zabývá většina vědeckých prací o dojíždce. Dojíždka za prací má vliv na sídelní struktury, rozvoj dopravní infrastruktury a zejména pak má vliv na trh práce a tím pádem i na celé hospodářství.

Zhodnotíme-li prostorovou organizaci okresu Benešov a geografické aspekty dojíždky za prací, tak můžeme říci, že analýza dojíždkových proudů prokázala význam dvou mikroregionálních center. Pomocí regionalizace na základě dojíždky za prací z roku 2001 a vymezené hranice mezi těmito regiony by se dal okres rozdělit do dvou sfér vlivu. Centrální a jihozápadní část okresu spadá do působnosti Benešova, tato působnost zahrnuje i hierarchicky nižší střediska Týnec nad Sázavou a Votice, která jsou součástí dojíždkového zázemí Benešova. Jihovýchodní část okresu pak spadá do působnosti Vlašimi. Ovšem v potaz musíme brát i vliv okolních regionálních center, která přebírají vliv v některých okrajových oblastech. Takovým příkladem je subregion Dolní Kralovice, který by měl být součástí mikroregionu Vlašim, ale díky přítomnosti silného zaměstnavatele je tato oblast do jisté míry samostatná a mikroregionální působnost zde vykazuje silnější středisko Havlíčkův Brod. Podobně je tomu i v jihozápadní části okresu, v OPR Votice, kde se u jižní hranice projevuje vliv silnějšího mikroregionálního střediska Tábor. Dalším příkladem je subregionální středisko Sázava, která je součástí OPR Benešov, ale vliv zde přebírá makroregionální středisko Praha.

Zhodnotíme-li komplexně vliv makroregionálního střediska Prahy, tak můžeme říci, že tento vliv během transformačního období dvojnásobně narostl a Praha ovlivňuje značnou část okresu. Nejsilnější vliv má pak v severní části okresu a u obcí ležících na silničním a železničním tahu. U většiny obcí ze severní hranice okresu má Praha větší vliv než Benešov. Lze předpokládat, že tento trend bude pokračovat a vliv Prahy bude sílit i nadále.

Na základě tohoto faktu nelze očekávat v severní oblasti okresu nárůst vlivu Benešova, ovšem Benešov má potenciál v růstu jihozápadním směrem, a to na úkor slabého subregionálního centra Votice. O možném posílení tohoto prostoru v ose Benešov – Bystřice hovoří i Körner (2004). V roce 1991 i 2001 tvořily obce okolo Benešova kompaktní dojíždkové zázemí, které se shoduje s vymezeným pracovním

regionem. Dojížděkové zázemí se během transformačního období dokonce rozrostlo i o pracovní střediska Vlašim a Votice, což jen dokazuje dominanci Benešova na okrese.

Shrneme-li regionalizaci na základě dojížděky do škol, tak ta byla v práci přínosná zejména tím, že potvrdila určitou regionální působnost Dolních Kralovic. A oproti roku 1991 byl v roce 2001 zaznamenán významnější nárůst mikroregionu Vlašim. Jinak je dojížděka do škol v této práci brána spíše okrajově, podobně jako v dalších výzkumech dojížděky. Dojížděka do škol by byla vhodnější pro samotnou práci zaměřenou například na spádovost do základních škol na okrese.

Tato bakalářská práce by se mohla zdát jako neaktuální, protože řeší roky 1991 a 2001. To je ale dáno tím, že aktuální výsledky dojížděky ze SLDB 2011 nejsou ještě v době vzniku práce známe. I tak lze práci považovat za přínosnou, protože danou problematiku takto podrobně v okrese Benešov ještě nikdo neřešil. Praktický přínos této práce lze spatřovat v tom, že sociálněgeografické regionalizace daly z větší části za pravdu administrativnímu vymezení hranic ORP a potvrdily oprávněnost přesunutí obce Sedlce Prčice do okresu Příbram, ale na druhou stranu práce kritizuje administrativní změnu u obce Sázava, která s okresem Benešov vykazuje minimální integritu. Další význam práce lze spatřovat v tom, že se může stát podkladem pro další vědecký výzkum dojížděky v okrese Benešov. Výsledky tohoto výzkumu pro roky 1991 a 2001 mohou být při dodržení stejných metodických postupů porovnány s výsledky výzkumu dojížděky pro rok 2011.

11. SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY DALŠÍ ZDROJE

ANDĚL, J. (1996): Sociogeografická regionalizace. 1. vyd., Univerzita Jana Evangelisty Purkyně, fakulta pedagogická, Ústí nad Labem. 85 s.

ANDRLE, A. (1994): Vyjíždka za prací, do učení a do škol v ČR podle sčítání lidu 1991. Územní plánování a urbanismus 2, s. 62-69, Terplan, Praha.

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

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

BLAŽEK, M. (1977): Ekonomickogeografická regionalizace. Geografický ústav ČSAV, Brno. 60 s.

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

ČTRNÁCT, P. (1983): Dojíždka do zaměstnání podle výsledků sčítání 1980. Demografie 25(3): s. 221-233, FSÚ, Praha.

DEMEK, J. a kol.: Hory a nížiny. Zeměpisný lexikon ČSR I., Academia, Praha 1987

DZIEWOŃSKI, K. (1965): Concepts and terms in the field of economic regionalization. In Macka, M. (ed): Economic regionalization. Praha: Academia, s. 25-36

HAGGETT, P. (1965): Locational Analysis in Human Geography. London: Arnold

HAGGETT, P. (2001): Geography a global synthesis. Harlow: Prentice-Hall

HAMPL, M. (1971): Teorie a komplexity a diferenciacie světa: se zvláštním zretelem na diferenciaci geografickou. 1. vyd., Univerzita Karlova, Praha. 183 s.

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

HAMPL, M., GARDAVSKÝ, V., KÜHNL, K. (1987): Regionální struktura a vývoj systému osídlení ČSR. Univerzita Karlova, Praha, 255 s.

HAMPL, M., KÜHNL, K., JEŽEK, J. (1978): Sociálně-geografická regionalizace ČSR. Actademographica II, VÚSEI a ČSDS, Praha.

- HAMPL, M. a kol. (1996): Geografická organizace společnosti a transformační procesy v České republice. UK v Praze, Praha, 394 s.
- HUDEČEK, T. (2008): Akcesibilita a dopady její změny v Česku v transformačním období: vztah k systému osídlení. Disertační práce, Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha, 119 s.
- HŮRSKÝ, J. (1978): Regionalizace České socialistické republiky na základě spádu osobní hromadné dopravy. *Studia Geographica*, 59, Geografický Ústav ČSAV, Brno, 182 s.
- JANŮRA, J. (2008): Sociálněgeografická regionalizace území ČR, rozbor metodik i výsledků. Bakalářská práce, Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta, Geografický ústav, Brno, 68 s.
- JAROLÍMEK, J. (2005): Analýza dopravní obslužnosti v okrese Benešov. Bakalářská práce, Západočeská univerzita v Plzni, Pedagogická fakulta, Plzeň, 56 s.
- JEDLIČKA, J. (1981): Dynamika regionální struktury Moravy z hlediska pohybu za prací v letech 1961-70. Diplomová práce, KERG, Přírodovědecká fakulta UK, Praha.
- JOHNSTON, R., GRIGORY, D., PRATT, G., WATTS, M. (2000): *The Dictionary of Human Geography*. Blackwell Publishing, 958 s.
- JUREČEK, Z. (1967): Dojížděka do zaměstnání. *Demografie* 9 (2): s. 114-118, SSÚ, Praha.
- KLAPKA, P. (2008): Regiony a regionalizace. In: Toušek, V., Kunc, J., Vystoupil, J. a kol (2008): *Ekonomická a sociální geografie*. Plzeň: Aleš Čeněk, s. 371 - 397
- KÖRNER, M. (2004): Proměny středočeského prostoru. In: *Urbanismus a územní rozvoj*, ročník VII, 6/2004
- KRAFT, S. (2007): Regionální hromadná doprava Karlovarského kraje. Diplomová práce. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, katedra geografie, České Budějovice, 85 s.
- KRAFT, S. (2009): Dopravní hierarchie středisek osídlení České republiky a její změny v transformačním období: geografická analýza. Rigorózní práce. Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta, Geografický ústav, Brno, 82 s.
- KUBEŠ, J., PAHORECKÁ, J., (2000): Obslužná vybavenost, střediskovost a spádovost venkovských sídel. Okresy Písek, Tábor a okolí, rok 1998. In: Kubeš, J. (ed): *Problémy stabilizace venkovského osídlení ČR*, katedra geografie Pedagogické fakulty JU, České Budějovice, s. 61 - 80.
- MACKA, M. (1962): Příspěvek k poznání změn v dojíždění do zaměstnání do města Brna v letech 1946-1957. *Spisy Přírodovědecké fakulty UJEP*, řada H 6 : 434, s. 233-250, Brno.

- MACKA, M. (1969): Vymezování oblastí podle dojížděky do zaměstnání. In: K metodám ekonomicko-geografické regionalizace, *Studia geographica* 8, s. 91-106, GÚ ČSAV, Brno.
- 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, Praha, 116 s.
- MARADA, M. a kol. (2010): Doprava a geografická organizace společnosti v Česku. Edice *Geographica*, Česká geografická společnost, Praha, 165 s.
- MAREŠ, J. (1980): Průmyslové regiony ČSR. Akademia, Praha. 82 s.
- MARYÁŠ, J., ŘEHÁK, S. (1987): Soupis sociálně geografických regionů ČSSR. In: Zprávy Geografického ústavu ČSAV. vol. 24, no. 2, s. 41-58.
- MIČIÁN, L. (2007): Vybrané partie z fyzickogeografickej regionalizácie (regionálnej taxonomie) [online: 3.2.2012]. <http://www.fns.uniba.sk/index.php?id=3668>
- MIŠTERA, L. (1997): Geografie regionu České republiky. I. Geografická regionalizace. Pedagogická fakulta, ZČU, Plzeň, 118 s.
- MRKOS, J. (1948): Pohyb obyvatelstva za zaměstnáním do hlavních středisek práce v zemi Moravskoslezské. Publikace Zemského studijního a plánovacího ústavu v Brně, sv. 6, Brno.
- NUTLEY, S. (1998): Rural areas: The Accessibility Problem. In: Knowles, R., Hoyle, B. (eds.): *Modern Transport Geography*, Wiley and sons, Chichester, s. 185 - 215.
- ŘEHÁK, S. (1984): Vliv integrace obcí na kartografické znázorňování dojížděky do zaměstnání. Zprávy GGÚ ČSAV 21 (2): s. 41-45, Brno.
- ŘEHÁK, S. (1987): Dojížděka do zaměstnání. In: Atlas obyvatelstva ČSSR, mapový list III.1, 1 : 750 000, GGÚ ČSAV - FSÚ, Brno - Praha.
- ŘEHÁK, S. (1988): Dojížděka do zaměstnání v ČSSR. In: Sborník prací 19, Současný stav a dynamika prostorových struktur měst a regionů v PLR a ČSSR. s. 83-95, GGÚ ČSAV, Brno.
- ŠILHAN, B. (1946): Pohyb obyvatelstva za zaměstnáním. Zprávy Zemského studijního a plánovacího ústavu v Brně č. 2, s. 72-76, Brno.
- VICHEREK, P. (1996): Geografická analýza dojížděky za prací v České republice na počátku 90. let. In: *Geografické informácie* 4, 1. část, Univerzita Konštantína Filozofa, Nitra, s. 85-88.
- VITURKA, M., 1981. Vztah sídelní struktury a silniční dopravy. In: Sborník ČSGS. Praha, s. 28-47.

VITURKA, M. (1985): Aplikace metody hlavních komponent ve výzkumu diferenciacie prostorové socioekonomické struktury ČSR. Geografický ústav ČSAV, Brno. 96 s.

VOTRUBEC, C. a kol. (1963): K problému hospodářsko-geografických středisek. Nakladatelství ČSAV, Praha. 91 s.

Další zdroje:

ArcCR500 – Digitální geografická databáze 1:500 000.

Dojíždka do zaměstnání a škol. Okres Benešov, 1991. Interní data ČSÚ v digitální podobě

Dojíždka do zaměstnání a škol. Okres Benešov, 2001. ČSÚ, Praha 2003.

Historický lexikon obcí České republiky 1869-2005, II. díl. ČSÚ, Praha. 2006.

Internetový portál ČSÚ – www.czso.cz

Internetový portál MPSV – www.mpsv.cz

Statistický lexikon obcí ČR, 1992.. ČSÚ a MV ČR, Praha. 1994.

Statistický lexikon obcí ČR, 2008.. ČSÚ a MV ČR, Praha. 2008.

12. PŘÍLOHY

Příloha 1. Souhrn údajů za okres Benešov

Obec (k administrativnímu členění 12.11. 2000)	Počet obyvatel		Počet EAO		Podíl vyjíždějících do Benešova (%)		Podíl vyjíždějících do Prahy (%)	
	1991	2001	1991	2001	1991	2001	1991	2001
Benešov	15892	16417	8684	8679	N	N	8,28	13,31
Bernartice	246	227	126	93	N	N	N	N
Bílkovice	206	198	104	92	18,27	21,74	N	N
Blažejovice	134	99	65	44	N	N	N	N
Borovnice	116	97	57	46	15,79	N	N	N
Bukovany	523	604	271	303	26,94	29,37	N	8,89
Bystřice	3803	3889	1938	1923	27,97	34,69	3,92	7,85
Čtiboř	119	110	61	51	N	N	N	N
Čakov	112	109	46	60	23,91	21,67	N	N
Čechtice	1434	1439	727	697	N	N	7,15	9,01
Čerčany	2656	2609	1432	1365	22,28	16,26	22,42	30,21
Červený Újezd	341	304	163	156	N	15,38	5,52	8,13
Český Šternberk	152	146	68	59	16,18	N	8,82	N
Čtyřkoly	215	276	102	128	21,57	13,28	19,61	39,1
Děkanovice	83	65	37	23	10,81	N	N	N
Divišov	1325	1317	669	649	16,74	17,87	N	9,3
Dolní Kralovice	938	914	504	466	N	N	6,15	8,6
Drahňovice	50	61	29	30	20,69	N	6,9	N
Dunice	84	68	36	31	N	N	N	N
Heřmaničky	725	669	365	322	13,15	18,94	N	12,13
Hradiště	46	38	22	39	N	N	N	N
Hulice	340	302	177	152	N	N	5,08	15
Hvězdonice	325	315	176	146	N	13,7	8,52	15,65
Chářovice	169	158	79	78	10,13	19,23	N	N
Chleby	60	65	28	33	21,43	N	N	N
Chlistov	262	229	112	121	46,43	55,37	5,36	7,81
Chlum	153	141	78	77	10,26	N	N	N
Chmelná	108	110	56	57	N	N	5,36	N
Chocerady	938	1008	482	481	N	N	14,94	18,34
Choratice	80	58	30	20	16,67	N	6,67	N
Chotýšany	471	455	261	240	22,99	30,83	7,28	13,36
Chrást'any	185	184	90	85	52,22	50,59	N	N
Jankov	891	893	413	367	11,86	19,35	N	7,67
Javorník	148	138	74	68	N	N	N	N
Ješetice	145	126	74	52	N	N	5,41	N
Kamberk	195	169	84	72	N	N	N	N
Keblov	204	203	110	84	N	N	6,36	N

Kladruby	279	196	157	95	N	N	7,01	N
Kondrac	437	467	208	238	N	N	N	5,69
Kozmice	234	230	134	93	46,27	48,39	7,46	13,27
Krhanice	728	787	393	392	13,49	11,22	10,18	13,03
Krňany	335	329	100	155	N	N	29	27,54
Křečovice	752	717	346	333	14,16	18,92	N	7,76
Křivsoudov	424	391	208	182	N	N	8,65	6,99
Kuňovice	81	78	41	39	N	N	N	N
Lešany	550	554	266	258	10,9	N	10,53	15,59
Libež	166	161	87	75	N	N	N	N
Litichovice	57	53	26	18	23,08	N	N	N
Loket	611	561	285	251	N	N	5,26	6,72
Louňovice pod Blaníkem	680	675	353	361	N	N	7,37	6,2
Lštění	283	293	148	154	18,92	11,04	22,97	27,56
Maršovice	725	684	354	302	17,51	32,78	N	7,35
Mezno	420	379	204	165	N	N	N	N
Milčín	942	898	456	440	N	N	N	12,42
Miřetice	125	158	63	62	N	N	N	N
Mnichovice	231	240	105	343	N	N	N	N
Mrač	577	644	309	335	46,28	30,15	11,33	20,99
Načeradec	1154	1054	556	460	N	N	5,04	10,97
Nemíž	47	37	28	19	N	N	N	N
Nespeky	389	454	179	223	22,91	17,04	26,82	24,79
Netvořice	1113	1074	609	528	14,45	18,18	8,37	14,39
Neustupov	588	524	269	209	N	N	N	8,97
Neveklov	2289	2374	1048	1057	23	22,14	7,92	8,18
Olbramovice	1126	1110	563	564	20,25	25,18	N	7,51
Ostrov	52	49	20	16	N	N	N	N
Ostředek	361	309	156	157	14,74	21,66	8,97	15,53
Pavlovice	192	161	90	86	N	N	N	N
Petroupim	281	292	154	166	29,87	34,94	N	N
Popovice	275	259	123	107	40,65	40,19	N	N
Poříčí nad Sázavou	968	981	487	474	27,52	23,63	9,86	N
Postupice	1147	1136	570	582	29,65	33,33	6,14	9,77
Pravonín	556	539	276	240	N	N	N	7,26
Přestavlky u Čerčan	251	254	140	125	24,29	12	8,57	8,53
Psáře	137	126	74	50	N	N	5,41	N
Pyšely	1116	1190	487	543	10,68	N	21,77	31,85
Rabyně	198	234	103	104	N	N	15,53	18,52
Radošovice	298	305	145	159	N	N	N	6,29
Rataje	193	191	96	95	N	N	5,21	13,13
Ratměřice	322	309	135	122	N	10,66	N	11,29
Římovice	176	186	84	94	N	N	N	N
Sázava	3688	3716	2035	1987	N	N	7,47	11,49
Sedlec Prčice	3202	2986	1558	1368	N	N	4,69	9,79
Slověnice	41	39	17	11	23,53	N	5,88	N
Smilkov	384	272	137	82	N	N	N	N

Snět	135	110	60	50	N	N	11,67	N
Soběhrdy	270	286	133	126	39,1	39,68	N	7,58
Soutice	267	226	144	109	N	N	N	N
Stranný	100	114	50	45	N	N	N	N
Strojetice	366	340	54	59	N	N	N	N
Struhařov	128	127	323	332	38,08	45,78	N	6,51
Střeziměř	653	635	175	167	N	N	N	N
Studený	136	107	56	52	N	N	N	N
Štětjovice	75	59	44	18	N	N	N	N
Tehov	153	296	81	140	N	N	9,88	11,35
Teplýšovice	397	393	188	183	33,51	41,53	N	5,88
Tichonice	231	208	106	93	N	N	N	N
Tisem	169	188	96	86	61,46	55,81	N	N
Tomice	138	130	76	57	N	N	N	N
Trhový Štěpánov	1260	1272	662	587	N	N	8,91	8,31
Třebešice	72	74	42	31	30,95	N	N	N
Týnec nad Sázavou	5249	5258	2811	2680	13,02	17,2	4,8	14,14
Václavice	456	445	256	213	50,78	54,93	N	6,42
Veliš	311	327	146	166	15,07	19,28	N	7,51
Vlašim	12809	12343	6957	6221	9,23	11,72	5,19	9,18
Vodslivý	86	96	44	44	27,27	25	N	N
Vojkov	553	481	236	194	N	N	N	7
Votice	4514	4479	2447	2215	9,15	17,47	4,45	9,38
Vracovice	376	378	187	177	N	11,3	N	5,62
Vranov	293	294	140	150	37,86	28,67	7,14	13,46
Vrchotovy Janovice	877	845	448	402	13,84	16,92	N	9,56
Všechlapy	89	76	41	28	12,2	N	9,76	N
Vysoký Újezd	170	168	91	80	16,48	13,75	8,79	N
Xaverov	41	59	21	26	N	N	9,52	N
Zdislavice	533	526	314	265	N	N	7,64	9,4
Zvěstov	457	395	221	159	N	N	N	7,41

Pozn.: N – není součástí zázemí ani deseti nejsilnějších proudů

Zdroj: SLDB 1991, SLDB 2001, MPSV, vlastní výpočty