



Pedagogická
fakulta
Faculty
of Education

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

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích
Pedagogická fakulta
Katedra geografie

Bakalářská práce

**Geografické aspekty dojížd'ky za prací
v okrese Jindřichův Hradec – komparace
sčítání 1991 a 2011**

Vypracovala: Šárka Řimnáčová

Vedoucí práce: Mgr. Michal Vančura, Ph.D.

České Budějovice 2014

Prohlášení:

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

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách. Souhlasím dále s tím, aby touto elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích dne

podpis

Poděkování:

Na tomto místě bych ráda poděkovala vedoucímu mé bakalářské práce Mgr. Michalovi Vančurovi, Ph.D. za jeho čas, odborné vedení a cenné rady, které mi věnoval. Dále bych chtěla poděkovat lidem z Českého statistického úřadu za spolupráci a poskytnutá data a také všem, kteří mě podporovali při tvorbě této práce.

ŘIMNÁČOVÁ, Š. (2014): Geografické aspekty dojížděky za prací v okrese Jindřichův Hradec – komparace sčítání 1991 a 2011. Bakalářská práce, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, katedra geografie, České Budějovice, 87 s.

Abstrakt:

Předkládaná bakalářská práce popisuje změny v dojížděce za zaměstnáním v okrese Jindřichův Hradec mezi roky 1991 a 2011. Cílem této práce je geografická analýza zaměřená na vývoj geografických aspektů dojížděky za prací a popsání a zhodnocení změn v dojížděce za prací probíhající v období mezi cenzy 1991 a 2011 v rozsahu okresu Jindřichův Hradec. Analýza obsahuje zpracování sociogeografické regionalizace okresu na základě dojížděky za prací (vymezení středisek a spádových území), vymezení dojížděkového zázemí okresního města na základě dojížděky za prací, porovnání dojížděkových regionů s vymezením regionů obcí s rozšířenou působností a pověřených obecních úřadů a dále syntéza zkoumané problematiky, její komplexní zhodnocení a porovnání výsledků ze sledovaných období.

Klíčová slova: dojížděka do zaměstnání, dojížděkové zázemí, prostorová mobilita, region, regionalizace, okres Jindřichův Hradec

ŘIMNÁČOVÁ, Š. (2014): Geographical aspects of commuting to work in Jindřichův Hradec district – comparison of 1991 and 2011. Bachelor's thesis, University of South Bohemia in České Budějovice, Faculty of Education, Department of Geography, České Budějovice, 87 p.

Abstract:

The present thesis describes changes in commuting to work in the Jindřichův Hradec district between years 1991 and 2011. The aim of this thesis is the geographical analysis that is focused on the development of geographic aspect of commuting to work and to describe and evaluation of changes in commuting to work the ongoing between the censuses of 1991 and 2011 in the district of Jindřichův Hradec. The analysis includes processing of socio - geographic regionalization that is based on commuting to work (definition centres and belonging area), definition commuting hinterland of Jindřichův Hradec district based on commuting to work, comparing commuting regions with the definition of regions of municipalities with extended competence and authorized municipal offices, the next is synthesis of the issues, a comprehensive valorisation and comparison of the results of the observed period.

Key words: Commuting to work, commuting hinterland, spatial mobility, region, regionalization, District of Jindřichův Hradec

Obsah

1. Úvod.....	8
2. Teoretická východiska práce.....	10
2.1 Dojíždka jako forma prostorové mobility osob	10
2.2 Sociogeografická regionalizace.....	14
2.2.1 Sociogeografický region	14
2.2.2 Sociogeografická regionalizace	15
2.3 Dojíždka za prací v odborné literatuře.....	17
2.4 Hypotézy.....	20
3. Metodika práce a zdroje dat	22
3.1 Zdroje dat.....	22
3.2 Metodika práce	23
3.2.1 Srovnatelnost dat.....	23
3.2.2 Sociogeografická regionalizace okresu	25
3.2.3 Vymezení dojíždkového zázemí města	27
4. Socioekonomická charakteristika okresu Jindřichův Hradec	29
4.1 Obyvatelstvo.....	30
4.2 Vybrané charakteristiky ekonomiky.....	31
4.3 Dopravní síť.....	34
4.4 Dojíždka do zaměstnání.....	36
5. Sociogeografická regionalizace okresu.....	38
5.1 Vymezení subregionálních a mikroregionálních středisek v roce 1991 a 2011	38
5.2 Regionalizace okresu na základě dojíždky za prací v roce 1991	47
5.3 Regionalizace okresu na základě dojíždky za prací v roce 2011	51
5.4 Porovnání regionalizace okresu na základě dojíždky za prací - 1991 a 2011	54
6. Dojíždkové zázemí okresního města Jindřichův Hradec.....	60
6.1 Dojíždkové zázemí Jindřichova Hradce v roce 1991	60
6.2 Dojíždkové zázemí Jindřichova Hradce v roce 2011	66
7. Porovnání dojíždkových regionů s vymezením regionů ORP a POÚ.....	73

8. Závěr	77
9. Použitá literatura a zdroje.....	79
10. Přílohy.....	85

1. Úvod

Dojíždka je v dnešní době nedílnou součástí každodenního života člověka. Je výsledkem nestejněměrného rozmístění ekonomicky aktivního obyvatelstva a pracovních příležitostí. Transformační změny po pádu komunistické diktatury v roce 1989 měly v ekonomické, sociální a politické sféře na dojíždku velký dopad, např. prudký nárůst individuální automobilové dopravy.

„Dojíždka za prací představuje v současné době nejvýznamnější regionální proces, který je spjat s krátkodobými a periodickými přesuny obyvatel mezi místem bydliště a místem pracoviště. Právě dojíždka za prací je považována za klíčový prvek vytváření funkčních socioekonomických regionů a je jí připisována integrální vypovídací schopnost.“ (Kraft, Vančura 2011, str. 43)

Hlavním cílem mé bakalářské práce je geografická analýza zaměřená na vývoj geografických aspektů dojíždky za prací a popsání a zhodnocení změn v dojíždce za prací probíhající v období mezi cenzy 1991 a 2011 v rozsahu okresu Jindřichův Hradec a to za pomoci dat z Českého statistického úřadu, zejména Sčítání lidu, domů a bytů 1991 a 2011.

Mými dílčími cíly jsou:

- prostudování literatury se záměrem porozumět daným pojmům a teoriím a pochopení dané problematiky
- zpracování regionalizace okresu na základě dojíždky za prací (vymezení středisek a spádových území)
- vymezení dojíždkového zázemí okresního města na základě dojíždky za prací
- syntéza zkoumané problematiky, její komplexní zhodnocení a porovnání výsledků ze sledovaných období
- porovnání dojíždkových regionů s vymezením regionů obcí s rozšířenou působností a pověřených obecních úřadů

V této práci jde o analýzu dojížděky za prací a to především o zachycení změn v transformačním období 1991 až 2011. Výsledkem této analýzy Jindřichohradeckého okresu jsou jednotlivé grafy, mapy a tabulky, které by měly podat kompletní přehled změn v dojížděce do zaměstnání mezi jednotlivými censy.

2. Teoretická východiska práce

Kapitola o teoretických východiscích práce podává informace o dojížděce, sociogeografické regionalizaci, která je zaměřena na teorii regionu a regionalizace, dále zde najdeme literaturu týkající se dojížděky za prací a stanovené hypotézy výzkumu.

2.1 Dojížděka jako forma prostorové mobility osob

Dojížděka za prací a do škol je dnes posuzována jako jeden z primárních prvků prostorové mobility obyvatelstva, která se nevztahuje pouze na obyvatelstvo, ale i na zboží a informace, na tzv. lidský kapitál. Dojížděka je chápána jako obousměrný pohyb, kdy osoby provádějí dojížděku přemístěním z území obce, ale zachovávají si své trvalé bydliště. Je tedy opakem migrace, jež je rozuměna jako nevratný pohyb se změnou trvalého bydliště. Dojížděka za prací a do škol je zapříčiněna nerovnoměrným lokálním rozložením ekonomicky aktivního obyvatelstva, pracovních a vzdělávacích institucí, dále také ekonomickou a sociální úrovní území atd.

Podle Zelinského (1967) je prostorová mobilita osob jako územní mobilita, která zahrnuje pohyby obyvatel sociální i fyzické. Ve svém příspěvku píše o tom, že tento pojem je velmi rozsáhlý a je obtížné ho definovat. Obsahuje stálé i přechodné změny bydliště, může být specifikován i jako cirkulace pohybů, které se opakují nebo mají krátké trvání. Zahrnuje víkendové pobyty, sezonní přesuny, cesty za odpočinkem, na nákupy, na návštěvy atd.

Ekonomické aktivity se koncentrují v moderní době post-industriální do malého počtu center, protože mnoho firem a podniků svou koncentrací dosahují značných úspor z rozsahu (economies of scale). O tomto píše ve svém díle Krugman (1999), velké firmy usilují o úspory z výroby ve velkém, tedy určité snížení výrobních nákladů na jejich výrobek díky tomu, že využívají velkosériovou výrobu nebo hromadnou pásovou výrobu. Dostupnost a

rozmanitost pracovní síly jsou velkou výhodou a zároveň příčinou koncentrace ekonomických aktivit. Tato koncentrace ekonomických subjektů je výhodná, pokud jsou přepravní náklady distribuce produkce nízké (v dnešní době splnitelná podmínka), dalšími předpoklady jsou prostor a přírodní zdroje, koncentrace je výhodná pokud ekonomická produkční jednotka nepotřebuje mnoho prostoru ke svému fungování a stále přírodní zdroje. Cena nemovitosti je další podmínkou koncentrace do malého počtu center. S vyšší koncentrací vznikají nežádoucí účinky – znečištění životního prostředí, dopravní zácpy (mohou mít vliv na další koncentraci ekonomických segmentů). (Vobecká, 2009)

Přelom osmdesátých a devadesátých let v minulém století byl obdobím velkých změn. Pád komunistické diktatury zapříčinil politické, ekonomické a sociální transformační změny, dále restrukturalizaci průmyslu, příliv zahraničního kapitálu a také změny zaměstnanosti v jednotlivých odvětvích národního hospodářství. Tato důležitá transformace měla podstatný vliv na dojízd'ku. V transformačním období se zvýšila potřeba přepravy a došlo k nárůstu individuální automobilové dopravy, o kterém píše mimo jiné Marada (2010). Značný význam má v dnešní době ale i veřejná hromadná doprava, jež byla zřizována v období socialismu.

Dojízd'ka za prací byla až do roku 1961 zkoumána pouze podle anketárních šetření, které byly prováděny regionálními plánovacími institucemi. V roce 1961 byla dojízd'ka zjišťována poprvé v rámci Sčítání lidu domů a bytů k prvnímu březnu. Technologie nebyla v té době na takové úrovni, jako je dnes, a proto jsou získaná data v porovnání se současnými daty dosti ochuzená. Dojízd'ka byla zjišťována pouze pro 325 dojízd'kových center, z toho bylo 216 na území České republiky a 109 na Slovensku, pro další dojízd'ková centra nejsou data k nalezení. (Čekal, 2006)

V dalších letech byla kritéria pro sčítání lidu, domů a bytů několikrát měněna. Kupříkladu počet pracovních středisek se každé sčítání měnil, některá

sčítání brala v potaz všechnu dojížděku, novější sčítání rozlišuje dojížděku na denní a nedenní, atd.

Dojížděka je významný sociální úkaz, který je pro současnou společnost v podstatě nepostradatelný. V souvislosti s dojížděkou se ve velkých městech s dostatkem pracovních míst projevuje proces rozrůstání měst. Města se rozrůstají, protože se do nich lidé stěhují z míst, kde není dostatek pracovních příležitostí, aby neměli práci daleko a také za službami, které by na venkově jen těžko hledali, například zdravotnická zařízení nebo obchody.

Dojížděka má své určující rysy, jsou to intenzita, síla a dále potom směr dojížděky, forma přepravy, vzdálenost mezi místem bydliště a místem pracoviště a časová dostupnost pracovních středisek. Samotnou dojížděku za práci ovlivňují vnější aspekty, jako jsou: počet pracovních příležitostí, cena dopravy a časová dostupnost. Pro dojíždějící osoby je důležitá cena a dostupnost přepravy do zaměstnání. Lidé dojíždějí za práci buď z důvodu, že kvůli dojížděce do práce budou lépe platově ohodnoceni a to i po odečtení nákladů na dopravu, nebo že v místě svého bydliště žádná pracovní místa nemají. Volba dopravního prostředku závisí na mnoha aspektech: doba strávená v dopravním prostředku (čím déle cesta trvá, tím je pravděpodobnost zvolení daného dopravního prostředku nižší), náklady na cestování (lidé se snaží najít co nejlevnější způsob přepravy do místa zaměstnání), příjem (vyšší příjem vybízí k užívání automobilu kvůli rychlosti a komfortnosti), bydliště obyvatel (pokud bydlí ve městě, využijí MHD, pokud ne, hledají jiný prostředek). (Braun – Kohlová, 2012 cit. v Sotonová, 2013)

Podle Špokové (2007) je pohyb obyvatelstva za práci duální, zahrnuje vyjížděku za práci a dojížděku do místa pracoviště. Účastník pohybující se za práci je tedy jak dojíždějící z hlediska místa pracoviště, tak vyjíždějící z hlediska trvalého bydliště.

Podle Peška (2012) je dojížděka za práci chápána většinou odborníků jako pohyb přes administrativní hranice obce trvalého bydliště. Jedná se o pohyb z místa A (bydliště) do místa B (pracoviště) a jde snadno zaznamenat. Dojížděka je

vcelku jednoznačná, účastní se jí velká část obyvatel a je proto významná pro regionální vědy a humánní geografii.

Dojíždka za zaměstnáním přináší řadu ekonomických, demo-sociálních a politických efektů, které mají velký význam na vývoj území. Je klíčová pro úřady práce, neboť směry dojíždění vymezují pracovní regiony s centry, ve kterých jsou soustřeďována pracovní místa. Dojíždka (resp. vyjíždka) za zaměstnáním způsobuje příliv (resp. odliv) pracovní síly, kterou ovlivňují pracovní místa v regionech. Dojíždka hraje důležitou roli pro dopravní obslužnost a optimalizaci dopravní sítě. Rozsáhlá a dobře orientovaná dopravní síť je potřebná pro významné dojíždkové proudy. (Ivan, Tvrđý, 2007)

„Dojíždka za prací je vztahově-integrační proces, který hraje rozhodující úlohu při tvorbě funkčních regionů a ovlivňuje prostorové vazby v sídelním systému.“ (Pešek 2012, s. 13)

Vymezení pracovních center, určení jejich spádového území a vytvoření tzv. pracovních regionů je cílem současného sledování dojíždky. Dojíždka dobře vystihuje vztah centra a jeho zázemí. Určuje sílu a intenzitu prostorových vazeb v rámci regionu i mimo něj. Z těchto údajů se zpracovává sociogeografická regionalizace.

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

Mobilita za prací byla a je považována za problémový faktor ovlivňující životní úroveň jedince, skupiny, ekonomickou výkonnost regionů i celého státu. V České republice je intenzita dojížděky za prací považována za podprůměrnou. Pohyb za prací se však stává intenzivnějším v důsledku ekonomických, sociálních a demografických faktů, které v této oblasti překonávají určitý konzervatismus. Pohyb za prací nemusí vždy znamenat změnu místa bydliště a stěhování, ale může dojít k přijetí do zaměstnání ve vzdálenějším místě a tak i prodloužení doby dojížděky nebo i o vícedenní pobyty v novém místě pracoviště. (Mejstřík, 2011)

Dojíždka je tedy proces, který se výrazně podílí na struktuře území a je podmíněný nestejným rozložením ekonomicky aktivního obyvatelstva a pracovních možností.

2.2 Sociogeografická regionalizace

Tato kapitola obsahuje podkapitoly týkající se sociogeografických regionů a sociogeografické regionalizace a nejvýznamnějších autorů v oblasti regionalizací.

2.2.1 Sociogeografický region

HAMPL (2005) ve své studii píše o sociálněgeografickém regionu, či o sociogeografickém regionu. Používá pojem „sociogeografický“ pro označení struktur a procesů, které jsou primárně sjednoceny s vnější organizací společnosti. Tento pojem určuje geografickou organizaci vztahů a procesů v systému osídlení. Z toho vyplývá HAMPLova definice sociogeografického regionu, *sociogeografické regiony jsou relativně autonomní – objektivně existující – komplexy sociálněgeografických prvků a jejich vztahů, tj. organické územní celky*. Hlavní význam má zdůraznění vztahů mezi prvky jako jsou bydliště a pracoviště, protože tyto vztahy mají rozhodující integrační úlohu. Rozsah těchto regionů, určení stupně jejich autonomie atd. umožňuje charakterizovat význam středisek osídlení. (HAMPL, Gardavský, Kühnl, 1987)

Sociogeografické regiony jsou nodálními regiony. Nodální regiony jsou jednotné, mají centrum (uzel, jádro, nodální středisko) nebo i několik center a zázemí (periferie), které je na centrum vázáno dopravními tahy, toky atd. Kritériem pro spojení v jeden region je intenzita jejich vzájemného působení a síla vazeb mezi nimi. (Kadeřábková, Mates, Postránecký, Wokoun 1996)

Podle Hampla, Gardavského a Kühnla (1987) jsou nejpodstatnější v organizaci systému osídlení obytné, pracovní a obslužné funkce, které formulují tři hlavní podoby umístění obyvatelstva. Vztahy bydliště – pracoviště a bydliště – služby jsou uskutečňovány nejintenzivnějšími postupy pro tvorbu regionů a mají i převládající úlohu při integraci sociogeografických regionů nižšího řádu. Tyto nižší řády tvoří základ celé organizace regionů.

2.2.2 Sociogeografická regionalizace

Sociogeografická regionalizace směřuje k vymezení regionů. Úkolem regionalizace je stanovit vazby, rysy způsob vývoje atd., aby byly ukázány charakteristické znaky regionu. (Kadeřábková, Mates, Postránecký, Wokoun, 1996)

Pro utváření územních celků jsou důležité regionální procesy, mezi něž patří i dojíždka. Nejvyšší intenzitu vykazují mikroregionální procesy a v závislosti na zvyšování řádů se intenzita vztahů snižuje. (Hampl, Gardavský, Kühnl, 1987)

Na území Československa byly vypracovány dvě nejvýznamnější sociogeografické regionalizace. Tyto regionalizace byly zřizovány na základě relativní uzavřenosti pracovních a obslužných procesů. Obě regionalizace se spolu na určité úrovni shodují.

Jedná se o regionalizaci zpracovanou Maryášem a Řehákem v Geografickém ústavu ČSAV za pomoci dat ze sčítání z roku 1980. Tato regionalizace je pro celé tehdejší Československo. Maryáš stanovil obec střediskem, pokud byla splněna jeho podmínka 50 % pracujících obyvatel v obci.

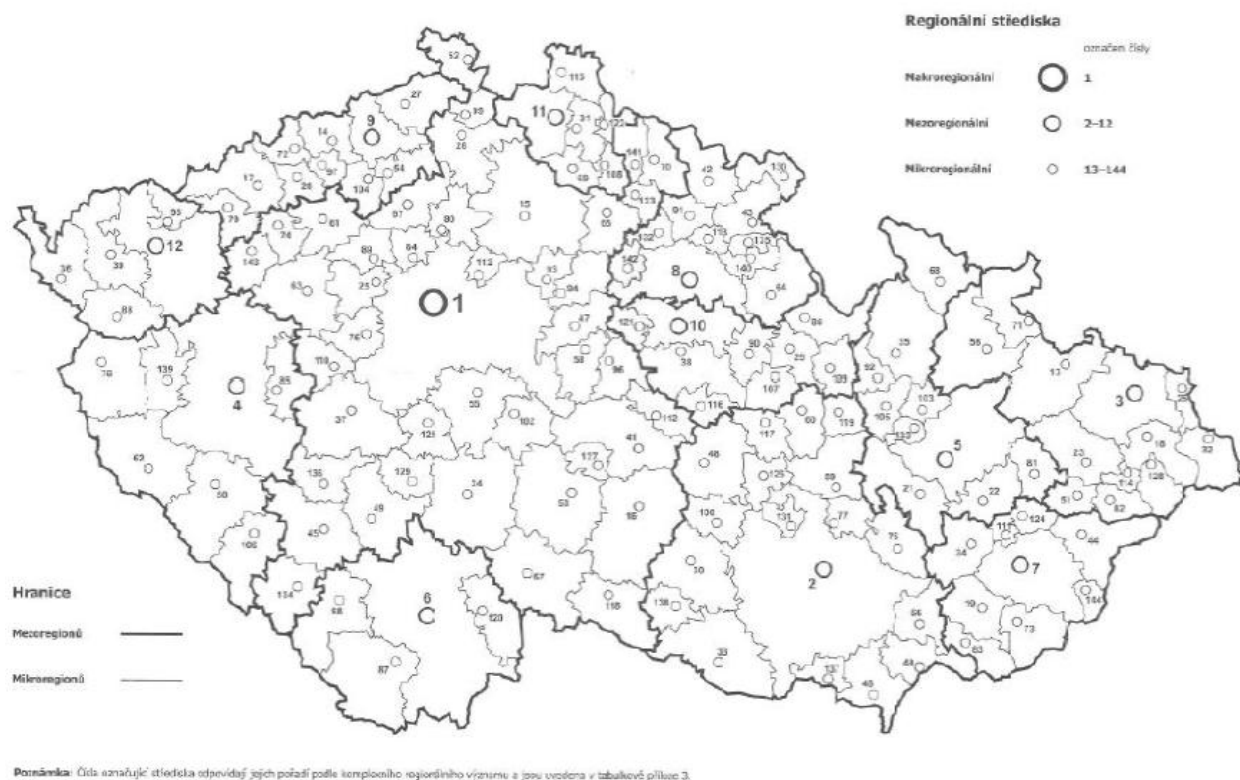
Byly tu i výjimky, kdy mohlo v obci pracovat méně lidí, pokud se v okolí nacházely např. doly. Maryáš vymezil 290 mikroregionů v ČR s různou mírou autonomie (neboť jsou regiony založeny na “relativní” uzavřenosti). Na Slovensku vymezil 117 regionů. Tato regionalizace se stala podkladem pro vymezení obcí s pověřeným obecním úřadem.

Druhou regionalizací je Hamplova regionalizace, která je založena na interakčních modelech. Tato regionalizace má hierarchické úrovně. Všechny tyto úrovně měly svá střediska a jejich komplexní funkční velikost. Podle Hampla jde o relativizovaný počet komplexně vázaného obyvatelstva. Aby mohly regiony fungovat, musí mít určitou populační velikost, v regionu musí žít více jak 10 000 obyvatel nebo musí mít zázemí větší než jádro regionu. Hampl svou regionalizaci aktualizoval (1978, 1987, 1996, 2005) na základě výsledků sčítání 1970, 1980, 1991 a 2001. Hampl využívá hierarchicky nižší úrovně než např. Klapka (2008) a to konkrétněji s nižším postavením než je mikroregion, tedy subregion.

Regionalizaci pracovních regionů podle ČSÚ (2004) byla vytvořena podle SLDB 2001. V této regionalizaci jde o snahu získat přesné rozmístění pracovních příležitostí. Zároveň šlo i o takové porovnání pracovních regionů utvořených na základě dojížděky za prací (i přesto, že to není jediný regionotvorný proces) s hranicemi správních obvodů obcí s rozšířenou působností a správních obvodů pověřených obecních úřadů. Pracovní mikroregiony byly stanoveny podle hlavního směru celkové pracovní vyjížděky z obce. Po konečných výpočtech a úpravách vzniklo 315 spádových regionů, z nichž 131 regionů plnilo kritéria pro tzv. subregionální centrum (spád alespoň dvou obcí s úhrnnou populační velikostí v rozmezí 1-4 tis. obyvatel) a 184 okrsků i kritéria mikroregionu (zázemí tvořené nejméně 3 obcemi, které jako celek má minimálně 4 tis. obyvatel, celý mikroregion potom musel dosahovat hranice alespoň 10 tisíc obyvatel). (ČSÚ)

Obr. 1: Sociogeografická regionalizace České republiky (2001)

Mapová příloha: Sociogeografická regionalizace České republiky (2001)



Pozn.: 120 – Třeboň, 57 – Jindřichův Hradec, 118 – Dačice

Zdroj: Hampl (2005)

2.3 Dojížd'ka za prací v odborné literatuře

Mobilita za prací je mladý obor, který se u nás zkoumá teprve v průběhu 20. století, ale i tak je literatura velmi rozsáhlá, neboť tímto tématem se nezabývají pouze geografové, nýbrž i sociologové a ekonomové. Podle Vobecké (2009) představuje jediný kompletní datový zdroj charakteristik dojížd'kových proudů, díky nimž je možné strukturovat soustavu pracovních příležitostí ve zkoumaných obcích, městech nebo mikroregionech.

Jak uvádí Kajn (2008), dříve byla otázka dojížděky do zaměstnání brána spíše z urbanistického hlediska než geografického. Po válce se dojížděka zjišťovala za pomoci anketárního šetření, které zpracoval a publikoval B. Šilhan (1946) a později ve své práci zpracoval J. Mrkos (1948). B.Šilhan zpracoval a publikoval data o dojížděce za prací v zemi Moravskoslezské k 1. lednu 1946. V práci píše o teoretických i praktických dopadech dojížděky za prací z venkova do měst na příkladu Brna. B. Šilhan se v roce 1961 zabýval, jak působí dojížděka za prací z venkova do měst, příčiny viděl v diferenciaci potřeb obyvatel a rozmístění pracovních příležitostí na sledovaném území. Od roku 1961 se dojížděka do zaměstnání zjišťuje populačními cenzy, do té doby se sledovala pouze pomocí anketárních šetření. Významnou osobou a autorem, který se zabýval metodikou a problémy dojížděky za prací, je M. Macka (1966, 1966 a, b). Sledoval především dojížděku s ohledem na rozmístění průmyslových středisek a místa trvalého bydliště. Dalším autorem je například J. Hůrský (1966 a, b), který řešil kartografické metody a sestavil mapy týkající se dojížděky do zaměstnání.

V 80. letech byly tvořeny především tematické atlasy v souvislosti s dojížděkou, v rámci Atlasu obyvatelstva ČSR vytvořil S. Řehák a J. Maryáš (1987) mapy, kde dojížděková centra byla ve třech kategoriích na základě počtu obsazených míst, znázorněny jsou i střediskové regiony nebo polarizace vyjížděky. Dojížděku za prací podle populačního cenzu z roku 1980 vyhodnotil S. Řehák (1987), který se pokusil definovat závislost rozsahů území dojížděkových regionů a velikostí jejich jader.

Počátkem 90. let se studiem dojížděky zabýval především M. Hampl a K. Kühnl a také zkoumali klasifikaci a vymezení zázemí městských regionů.

Velmi významným pracovištěm byl pražský Terplan (A. Andrlé, M. Pojer), který se věnoval dojížděce za prací. Dojížděku brali jako významný urbanizační proces. V roce 1994 byly tímto pracovištěm vymezeny mikroregiony podle pohybu za zaměstnáním a to na základě regionalizace ČR.

Významné práce jsou autorů, kteří působili na Geografickém ústavu ČSAV v Brně. Byl to hlavně M. Macka, který studoval práce regionálního charakteru, ve svém díle Macka (1966) podává přehled problémů, základních otázek a možných řešení, které jsou spojeny s dojížděkou za prací. Dalším významným autorem z tohoto ústavu je J. Hůrský, který řešil hlavně kartografické znázornění dojížděky do zaměstnání. Součástí jeho působení jsou mapy dojížděky do zaměstnání, které se staly součástí Atlasu ČSSR (J. Hůrský, 1966). V pozdějším období byla v tomto ústavu věnována pozornost tvorbě atlasů na toto téma. Byly vytvořeny mapy dojížděky do zaměstnání v rámci Atlasu ČSR ze SLDB v roce 1980, známým autorem byl např. J. Vystoupil (1984) a dalšími autory těchto map byli S. Řehák (1987), který spolupracoval i s J. Maryášem. Roku 1993 došlo k zániku Geografického ústavu ČSAV v Brně, tím se hodně zúžil počet vědeckých pracovníků, kteří se zabývají problematikou dojížděky za prací. (Čekal, 2006)

Dalším významným pracovištěm je Univerzita Karlova v Praze. Od konce 60. let se tu odborní pracovníci katedry ekonomické a regionální geografie zabývají studiem dojížděky do zaměstnání, nejvýznamnějšími jsou M. Hampl, K. Kühnl (1967, 1970). Zabývali se také otázkami klasifikace regionů, centrality měst nebo také vymezením zázemí městských regionů. Tyto otázky byly zohledněny i při vypracovávání sociogeografických regionalizací (M. Hampl, J. Ježek, K. Kühnl 1978, V. Gardavský, K. Kühnl, M. Hampl 1989). Změny v dojížděce obyvatelstva za prací v transformačním období se zabývali Hampl (2001, 2005), Z. Szczyrba a V. Toušek (2004). Obdobně M. Baštová - M. Fňukal - T. Krejčí - P. Tonev - V. Toušek (2005) ve svém příspěvku píšou o změnách v dojížděce do zaměstnání mezi censy 1991 a 2001 a vymezují zázemí u nejvýznamnějších středisek v České republice.

Podle Vicherky (1997, cit. V Kajn 2008) k nejvýznamnějším dílům, která se zabývají problematikou dojížděky, patří M. Macky (1964 a, 1966 a, 1966 b), J. Hůrského (1966 c), B. Šilhana (1959), M. Hampla a K. Kühnla (1967, 1970). Po roce 1989 do této skupiny můžeme zařadit především M. Hampla (1999, 2005), z mladší generace pak P. Tonev (2007). Ze zahraničních teoretiků lze jmenovat

např. W. Bruncka (1957), T. Lijewskiho (1961) a W. Masiewiczze (1980). Kartografickou aplikací dojížděky za prací se zabývali Z. Murdych (1967, 1968, 1969) J. Hůrský (1969 b), S. Řehák (1984), Š. Kafka (1996) a další. V souvislosti s migrací obyvatelstva se dojížděkou za zaměstnáním zabývali: D. Chroboková (1961), B. Nováková – Hřibová (1971), Z. Čermák (1993, 2005), J. Čekal (2006). Sociogeografickou regionalizací se zabývali v době Československa zejména A. Andrlé, M. Pojer (1964, 1974 a), Z. Jureček (1967), J. Verešík (1980), P. Čtrnáct (1983) a S. Řehák (1989 a). Po osamostatnění České republiky to byli např. A. Andrlé (1994) a M. Hampl (2005).

2.4 Hypotézy

Po rozsáhlém náhledu do celé problematiky, seznámení se s teoretickými východisky a po stanovení cílů a metodických postupů práce bylo možné stanovit výchozí hypotézy.

1. Hypotéza

Podle Marady (2010) po roce 1989 došlo k omezování počtu spojů veřejné hromadné dopravy a to zejména ve venkovských sídlech. Československo mělo za totality nejhustší síť autobusové dopravy v Evropě a dojížděka jak do zaměstnání, tak do škol byla plně zajištěna. Omezení počtu spojů mělo tak na venkovská sídla obrovský dopad. Situace se stabilizovala od druhé poloviny 90. let, obyvatelstvo si na vzniklou situaci začalo zvykat. Po roce 2005 došlo k optimalizaci linek veřejné dopravy. Mírný pokles dopravní obslužnosti obcí stále trvá, některé obce jsou o víkendů dokonce bez spojení. V důsledku toho se domnívám, že v okrese Jindřichův Hradec dochází k poklesu vyjížděky za prací z venkovských sídel.

2. Hypotéza

Seidenglanz (2007) ve svém příspěvku zkoumá dopravní dostupnost a dopravní obslužnost obcí. Při svém výzkumu zjistil, že nejlépe obsluhované jsou obce, které mají jednak vysokou populační velikost, ale také nízkou vzdálenost od městských středisek. Zpravidla platí, že významnější dopravní trasy na sebe váží

větší množství spojů veřejné hromadné dopravy. V důsledku tohoto se domnívám, že dojížděkové zázemí okresního města Jindřichův Hradec je vymezeno v důsledku dobré dopravní obslužnosti a významných dopravních tahů. Intenzita dojížděky za prací je také ovlivněna kvalitou dopravní sítě daného regionu, například vliv působení velkých dopravních tepen, jako jsou silnice první třídy, dále pak přítomnost prvků veřejné hromadné dopravy.

3. Hypotéza

HAMPL (2005) provedl regionalizaci ČR, vymezil 144 regionů. Podle něj jsou České Budějovice silným makroregionálním střediskem a z tohoto důvodu se dá předpokládat, že do tohoto pracovního střediska je z obcí okresu Jindřichův Hradec intenzita vyjížděky za zaměstnáním ve srovnání s jinými pracovními středisky v okresech kolem Jindřichova Hradce výrazně silnější.

3. Metodika práce a zdroje dat

V této kapitole najdeme hlavní zdroje dat, metodiku práce, srovnatelnost dat, metodiku k sociogeografické regionalizaci, jednak k určování pracovních center, ale také k samotnému přiřazování obcí spádovému zázemí, dále metodiku dojížděkového zázemí okresního města.

3.1 Zdroje dat

Pro zpracování této bakalářské práce bylo nejdůležitější studium a hodnocení dat. Hlavním zdrojem byly údaje z Českého statistického úřadu (dále jen ČSÚ), který získává, zpracovává a zveřejňuje statistické údaje v České republice. V práci využívám zejména data ze Sčítání lidu, domů a bytů (dále jen SLDB) z let 1991 a 2011. Dalším zdrojem mi byly Statistický lexikon České republiky 1992 ke zjištění počtu ekonomicky aktivního obyvatelstva a Historický lexikon obcí 2005, kde jsem zjišťovala především administrativní změny na území okresu Jindřichův Hradec.

Údaje z roku 1991 se vztahují k 3. 3. 1991 a dojíždka za prací byla sledována za všechny obce za předpokladu, že dojíždí alespoň jedna osoba. Byl zjišťován směr a objem dojíždky, údaje o spotřebě času, struktura osob podle pohlaví a věku, dojíždka denní a nedenní a příslušnost k odvětvím národního hospodářství. Údaje o dojízdce do zaměstnání z roku 1991 v okrese Jindřichův Hradec nejsou běžně dostupné, a proto mi byly poskytnuty na katedře geografie pedagogické fakulty Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích a to za okresy České Budějovice, Pelhřimov, Tábor a Jindřichův Hradec. Pro ostatní okresy jsem navštívila knihovnu ČSÚ v Praze, kde mi následně byla data poskytnuta.

Data z roku 2011 byla shromážděna k 26. 3. 2011 a toto sčítání bylo provedeno na celém území České republiky. Data byla zjišťována podle stavu k rozhodnému okamžiku (půlnoc z 25. na 26. 3. 2011). ČSÚ sčítání organizoval, řídil a koordinoval, následně zpracoval výsledky. Sčítání se vztahovalo na každou fyzickou osobu, která zde v rozhodný okamžik trvale bydlela, nebo měla

povolený přechodný pobyt na území České republiky, i na každou další fyzickou osobu, která byla v rozhodný okamžik přítomna na území ČR.

Stěžejními daty pro mou bakalářskou práci tedy jsou údaje ze SLDB 1991 a 2011 a to konkrétně dojíždka a vyjíždka do zaměstnání a údaje o EAO.

3.2 Metodika práce

Kapitola je zaměřena na srovnatelnost dat, na metodiku zpracování sociogeografické regionalizace v okrese a na vymezení dojíždkového zázemí města.

3.2.1 Srovnatelnost dat

Srovnatelnost informací jednotlivých sčítání je značně omezená. Například při vymezení některých pojmů jako je např. ekonomicky aktivní obyvatelstvo. Za EAO se podle ČSÚ pokládaly v roce 1991 „*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*“. Na rozdíl od sčítání 2011 ve SLBD 1991 nejsou zařazeni do EAO osoby hledající zaměstnání. Ve sčítání 1991 byly do počtu ekonomicky aktivních zahrnovány osoby, které vykonávaly základní vojenskou službu, popřípadě náhradní službu, osoby na vojenském cvičení, ve vazbě, ve výkonu trestu odnětí svobody, rovněž i ženy na tzv. další mateřské dovolené (do 3 let věku dítěte) a osoby pobírající rodičovský příspěvek, pokud jejich pracovní poměr trval. Dojíždka do zaměstnání byla u těchto osob zjišťována podle stavu před vznikem uvedené reality.

Sčítání v roce 2011 zahrnovalo všechny obyvatele, kteří měli v rozhodný okamžik místo obvyklého pobytu („*místo, kde osoba obvykle tráví období svého každodenního odpočinku bez ohledu na dočasnou nepřítomnost z důvodu*

rekreace, návštěv, pracovních cest, pobytu ve zdravotnickém zařízení apod. a kde je členem konkrétní domácnosti“) v ČR. Za ekonomicky aktivní jsou považovány všechny osoby, které představují pracovní sílu, tzn. zaměstnaní (pracující) i nezaměstnaní. Také pracující studenti a učni, pracující důchodci a ženy na mateřské dovolené (28 resp. 37 týdnů) jsou zahrnuti do EAO. Pro zařazení osob byl důležitý stav k rozhodnému okamžiku sčítání. (SLDB 2011)

„Nezaměstnané jsou všechny osoby ve věku 15 a více let, které byly v rozhodný okamžik sčítání bez práce, hledaly aktivně práci a byly připraveny k nástupu do práce.“ (SLDB 2011)

„Zaměstnané (pracující) osoby uváděly své zaměstnání (konkrétní vykonávanou činnost), postavení v zaměstnání a odvětví ekonomické činnosti podle současného zaměstnání, nezaměstnaní podle posledního vykonávaného zaměstnání.“ (SLDB 2011)

Pokračující dezintegrace obcí v 90. letech zapříčinila jisté metodické odchylky ve sčítáních, a to administrativní změny zejména ve vymezení obcí, jimiž je srovnatelnost výsledků omezena. Za skutečnou dojízďku je považována dojízďka, při níž dojde k překročení administrativní hranice obce. Sídlní struktura České republiky byla změněna vyčleňováním obcí (v roce 1991 bylo na území ČR 6 097 obcí, zatímco v roce 2001 již 6 249).

V okrese Jindřichův Hradec došlo k desintegraci 11 obcí v období 1991 – 2001. Nejvíce obcí se vyčlenilo z obce Deštná (Drunče, Rosička, Světce a Vícemil). Dále z Nové Včelnice (Dívčí Kopy, Žďár), Stráže nad Nežárkou (Pístina, Příbraz), Lomnice nad Lužnicí (Smržov), Popelín (Bednářeček), Rodvínov (Horní Skrýchov).

Tab. 1: Změny v územním členění v okrese Jindřichův Hradec

nově vytvořená samostatná obec	z části obce	datum změny (k 1. 1.)
Bednářeček	Popelín	1992
Dívčí Kopy	Nová Včelnice	1993
Drunče	Deštná	1992
Horní Skrýchov	Rodvínov	1992
Pístina	Stráž nad Nežárkou	1992
Příbraz	Stráž nad Nežárkou	1992
Rosička	Deštná	1992
Smržov	Lomnice nad Lužnicí	1992
Světce	Deštná	1992
Vícemil	Deštná	1992
Žďár	Nová Včelnice	1993

zdroj: Historický lexikon obcí 2005

Tato změna tedy přirozeně ovlivňuje objem statistiky vykazované dojížděky, přesto že ke změnám pohybu nedochází.

3.2.2 Sociogeografická regionalizace okresu

Klíčovou roli při tvoření sociogeografické regionalizace okresu Jindřichův Hradec hraje dojížděka za prací. Zvolila jsem si určité střediskové obce, vymezila pracovní střediska, vznikly pracovní mikroregiony.

Ke zvolení pracovních středisek se využívá různých metod např. velikost zázemí obce, velikost regionu, či komplexní regionální význam, počet obyvatel a dopravní velikost studuje Viturka (1981), komplexní funkční velikost šetří Marada (2003) a Kubeš (2000) určuje ve své práci spádové regiony podle vybavenosti služeb v obcích.

Za vhodnější ukazatel pro porovnávání sčítání 1991 a 2011 považuji počet obsazených pracovních míst (dále jen OPM), který využívá Řehák (1984), vypočítává se jako počet EAO bydlících v dané obci plus saldo dojížděky (rozdíl

počtu dojíždějících a vyjíždějících). Počet OPM umožňuje srovnatelnost středisek, ale i porovnávání v čase. Tento ukazatel použil ve své práci mimo jiné autory i Čekal (2006).

Na základě převažujícího proudu vyjížděky z obce za zaměstnáním byly všechny obce přiřazeny ke spádovému pracovnímu regionu. Vyskytly se i obce, které přímo k žádnému středisku nespádají, v tomto případě jsem využila princip hierarchické nadřazenosti, kdy je spádovost obce přiřazena k nadřazenému středisku (tzn. obec spadající pod jinou obec, která ale není střediskem, je to takzvaná nestředisková obec, proto se bere v úvahu pracovní středisko nestřediskové obce). (Hampl, 2005)

Řehák (1984) určil za skutečná centra dojížděky za prací obce s alespoň 2500 OPM a to s ohledem na sídelní strukturu daného území (tedy ČR). Tato hranice se jeví jako dobře zvolena pro komparaci dojížděkových regionů s administrativním vymezením správních obvodů ORP. Použití této hranice sice nezaznamená nejslabší střediska lokálního významu, ve většině případů však příhodně redukuje množinu o ty obce, které mají záporné dojížděkové saldo a zejména také o ty, které nemají významnější vliv na své okolí.

Čekal (2006) ve své práci stanovil hranici pro krajskou regionalizaci záměrně nižší a to 1 000 OPM, následné analýzy však potvrdily oprávněnost Řehákovy hranice, a proto dále postupoval podle ní. Pro náš okres je však tato hranice vhodná, a proto si ji pro vymezení středisek ponecháme.

Mikroregionální střediska jsou ta, která mají velkou koncentraci pracovních příležitostí, poskytují velké množství služeb jak svým obyvatelům, tak i obyvatelům okolních obcí. Tyto regiony mají zpravidla více než 5 000 obyvatel a kladné saldo dojížděky za zaměstnáním (převažuje dojížděka nad vyjížděkou). (ČSÚ)

Za mikroregionální střediska lze tedy považovat obce s 2 500 a více OPM.

Subregionální střediska jsou obce, do kterých mají spád nejméně dvě okolní obce, které tvoří zázemí subregionu. Město subregionálního významu je z hlediska hierarchie na nižší úrovni a spadá tak pod mikroregionální středisko. (ČSÚ)

Za subregionální středisko budeme tedy považovat obce s 1 000 – 2 499 OPM.

Ve sčítání v roce 1991 se v okrese Jindřichův Hradec vyskytují 4 obce, u kterých není uveden v publikaci Dojížd'ka do zaměstnání a škol v okrese Jindřichův Hradec v roce 1991 převažující dojížd'kový proud. Jsou to obce Hadravova Rosička, Heřmaneč, Kačlehy a Záblatí. U těchto obcí je spád do střediska určen pomocí jízdního řádu z roku 1991, tedy pomocí převažujícího počtu spojů do určitého střediska.

3.2.3 Vymezení dojížd'kového zázemí města

Dojížd'kové zázemí města neboli pracovní středisko zahrnuje obce, ze kterých vyjíždí do daného střediska alespoň 10 % zaměstnaných. Podle Baštové, Fňukala, Krejčího, Toneva a Touška (2005) vymezíme zóny podle procentuelního zastoupení denně dojíždějících do okresního města do čtyř resp. pěti zón.

Zóny okresního města jsou:

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 %

V této bakalářské práci je intenzita dojížd'ky za prací vymezena do 4 resp. do 5 zón zmíněných výše podle ekonomicky aktivních osob. Jelikož v ekonomicky aktivních obyvatelích jsou zařazeni i nezaměstnaní a ženy na mateřské dovolené atd., je zde provedena ještě analýza intenzity dojížd'ky za prací

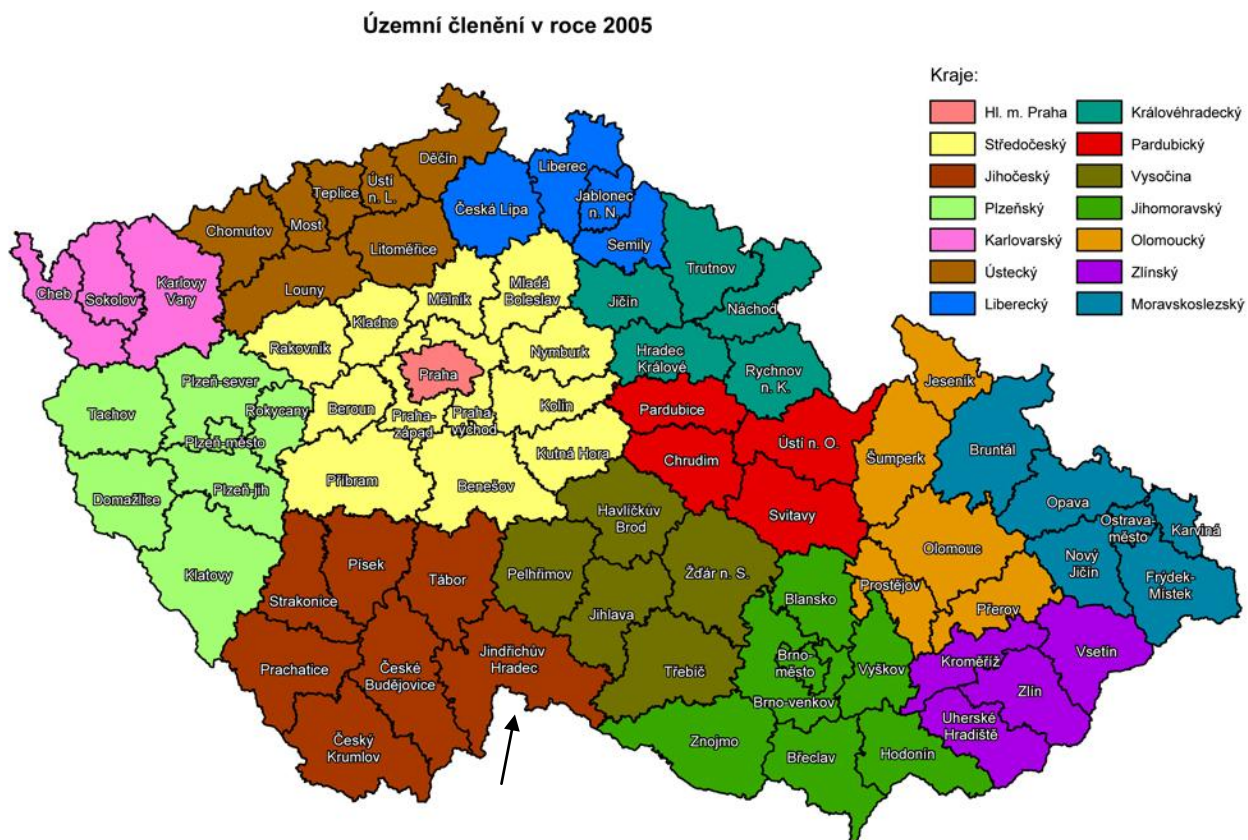
do okresního města podle vyjíždějících z obcí z celkového počtu vyjíždějících do zaměstnání. Můžeme zde tedy pozorovat změny vymezeného dojížděkového zázemí města v letech 1991 a 2011 podle EAO nebo podle skutečného počtu vyjíždějících za zaměstnáním.

V první zóně se nacházejí obce v nejbližší vzdálenosti kolem okresního města. V dalších zónách záleží jak na vzdálenosti obcí od okresního města, tak na počtu pracovních příležitostí, které obec může nabídnout.

4. Socioekonomická charakteristika okresu Jindřichův Hradec

Okres Jindřichův Hradec je okres v Jihočeském kraji. Rozkládá se na jihovýchodě Čech, na jižní hranici se nachází státní hranice s Rakouskem. Okres sousedí s okresem České Budějovice na západě, na severozápadě s okresem Tábor, směrem na sever leží okres Pelhřimov, na severovýchodě sousedí s okresem Jihlava a na východě hraničí s okresy Třebíč a Znojmo. Hranice okresu se od jeho vzniku po územní reorganizaci v roce 1960 nezměnila. Okres Jindřichův Hradec se rozkládá na obou stranách bývalé zemské hranice Čech a Moravy. Zatímco převážná část okresu leží v Čechách, jeho východní část v okolí Dačic je součástí Moravy. (ČSÚ)

Obr. 2: Lokalizace okresu Jindřichův Hradec v rámci České republiky

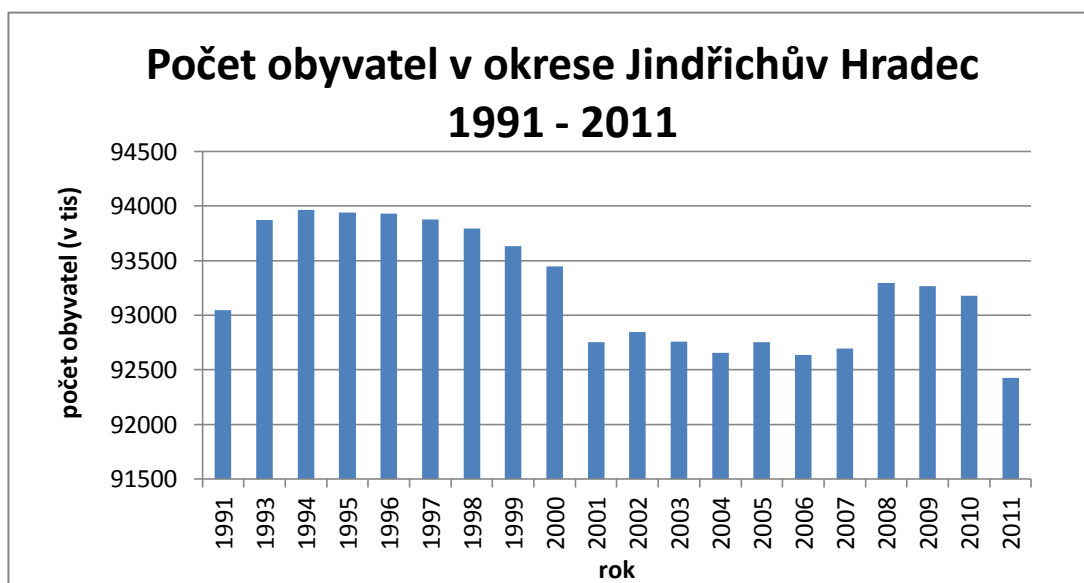


Zdroj: ČSÚ

4.1 Obyvatelstvo

Okres Jindřichův Hradec se nachází v pohraniční oblasti, což je jeden z faktorů, který vypovídá o nízké hustotě obyvatelstva. Hustota osídlení je přibližně 48 obyv./km² (k roku 2011), průměrná hustota Jihočeského kraje je 63 obyv./km² a hustota osídlení České republiky 133 obyv./km². Dochází také k přesunu osob z malých obcí do větších měst. V okresním městě v Jindřichově Hradci žije čtvrtina obyvatel celého okresu (22 tis). (Leitgeblová, 2012)

Graf 1: Počet obyvatel v okrese Jindřichův Hradec 1991 - 2011



Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

Počet obyvatel se pohyboval v letech 1993 až 2010 v rozmezí 92 až 94 tisíc. Na grafu můžeme vidět, že se počet obyvatel držel nad 93,5 tisíci od roku 1993 až do roku 1998, poté poklesnul v letech 2001 až 2007, kdy nepřekročil hranici 93 tisíc. Od roku 2008 zde dochází k opětovnému vzrůstu populace. Mínusem pro jindřichohradecký okres je však vyšší počet zemřelých než narozených, přirozený přírůstek je od roku 1995 v záporném stavu. Stejný trend vývoje obyvatelstva mělo i stěhování. V posledních letech převažuje kladné saldo stěhování (zejména v roce 2008), kdy je rozdíl mezi přistěhovalými a vystěhovalými více než 500

obyvatel. V dnešní době má na území okresu trvalý pobyt nebo místo obvyklého pobytu 93 tisíc osob, což řadí tento okres na třetí místo v Jihočeském kraji. (ČSÚ)

4.2 Vybrané charakteristiky ekonomiky

V ekonomické oblasti je nejvíce zastoupeno stavebnictví, průmysl, zemědělství, lesnictví a rybářství. V Registru ekonomických subjektů je evidováno na území okresu téměř 20 tisíc jednotek. Podle sčítání lidu v roce 2011 dosahoval počet ekonomicky aktivních v okrese 43 310 osob. Pokud se jedná o odvětvovou skladbu zaměstnanosti, dominuje zde zemědělství, zastoupení je zde téměř dvojnásobné oproti průměru kraje. Nejnižší podíl odvětvové skladby zaměstnanosti nese terciér neboli služby. Mírně pod průměr se dostává zastoupení průmyslu. V rámci restrukturalizace ale dochází k postupnému snižování zemědělské výroby, tím i ke snižování pracovních míst v zemědělském sektoru. (ČSÚ)

Přední místo v nabídce pracovních příležitostí v tomto okrese zaujímá město Jindřichův Hradec. Je zde více než 12 500 obsazených pracovních míst. Jednou z největších stavebních firem je STAVCENT a.s. Jedná se o ryze českou firmu. Pracuje zde 370 lidí všech stavebních profesí, z toho většina lidí pochází přímo z Jindřichova Hradce, dále pak z Třeboně a Dačic. Mezi hlavní zákazníky patří obce, města a kraje, pro které firma provedla řadu rekonstrukcí historických center a památkových objektů. Dále se v tomto středisku nachází firma HB beton s.r.o. Tato firma vznikla v roce 1991 a zaměřuje se na výrobu betonových forem. V současné době zaměstnává přibližně 70 kmenových zaměstnanců. Většina výrobků, jež firma vyprodukuje, se prodává na tuzemských trzích, avšak 30% produktů jde na trhy EU. GECO, a.s. je česká obchodní společnost působící na trhu od roku 1995, resp. jako spol. s.r.o. od roku 1991. V současné době společnost působí pod registrovanou obchodní značkou "GECO". Tato firma patří v ČR mezi největší dovozce tabákových výrobků a kuřáckých potřeb a jako jediná obchodní firma v oboru pokrývá distribuci a vlastním velkoobchodním prodejem celorepublikový trh. Kasalova pila, s.r.o. je firma, jež se zabývá pilařskou a stavebně truhlářskou výrobou. Pila vyrábí produkty pro zpracování v truhlárnách

a řezivo pro ostatní odběratele. Stavebně truhlářská výroba dnes představuje cca 70 % produkce, z nichž nejvýznamnější je výroba panelů pro montované domy. Vedle výrobních středisek má firma ještě obslužná střediska – doprava, údržba a provozuje také obchodní činnost pro firmy a drobné odběratele na svých prodejnách. Firma dosahuje ročního obrátu okolo 350 mil Kč a zaměstnává cca 270 – 300 lidí dle momentální potřeby. Firma Fruko-Schulz s.r.o. se specializuje na výrobu lihovin a ovocných sirupů. Firma Fruko - Schulz Jindřichův Hradec patří v současné době mezi pět největších výrobců lihovin a sirupů v České republice. Společnost dosáhla v roce 2007 obrátu 602 miliónů korun objemem 50 997 hektolitřů lihovin.

Město Dačice disponuje téměř 5 000 obsazených pracovních míst. Jsou tu firmy Centropen a.s., která vyrábí psací potřeby pro nejširší možné využití. Dále CNC Kovo, s.r.o., jenž se zabývá třískovým obráběním kovu moderními CNC stroji. Firma FRIGOMONT a.s. patří k předním společnostem se zaměřením na generální dodávky průmyslových a potravinářských objektů, dodávky a montáž chladírenských a mrazírenských technologií. PKD, s.r.o. je česká firma s mezinárodní působností, bohatou historií a prestižním vybavením zabývající se ocelovými konstrukcemi. Asi nejvýznamnějším podnikem je TRW-DAS Dačice, a.s. Tato akciová společnost patří mezi největší dodavatele komponentů pro automobilový průmysl.

Další město v pořadí v počtu nabídek pracovních příležitostí je Třeboň. Třeboň drží 4 619 obsazených pracovních míst. Nacházejí se tu firmy: OTAVAN Třeboň a.s, který se zabývá výrobou a prodejem oděvů, Lesostavby Třeboň a.s., zabývající se stavebnictvím, Bohemia Regent, a.s., známý třeboňský pivovar, Rybářství Třeboň a.s., kde hlavním předmětem činnosti je správa majetku realizovaná pronájmem rybníků, pozemků, staveb, bytů a nebytových prostor a prodejem nevyužívaných nemovitostí, a mnoho dalších.

Další níže uvedená města nemají celkově takový význam jako výše uvedená pracovní centra. V Českých Velenicích jsou firmy MAGNA CARTECH spol.

s.r.o. zabývající se dodáváním plechových výlisků a svářenců pro automobilový průmysl, České dráhy a.s., firma Kulhánek, s.r.o. pobočka České Velenice, která vyrábí dřevěná eurookna na zakázku.

Dalším střediskem je Chlum u Třeboně. Můžeme zde najít firmy, Omnia drinks, s.r.o., jenž se zaměřuje na prodej a výrobu alkoholických a nealkoholických nápojů, dále České sklo a porcelán SF, s.r.o., Jiří Vyhnal – LAMITEX a další.

V Nové Bystřici jsou známy firmy BOVIS N. B., spol. s.r.o. zabývající se prodejem komodit a údržbou zemědělských strojů, NB-Textil, spol. s.r.o. Nová Bystřice vyrábí a prodává kojenecké a dětské oblečení, Hans Oetiker, spol. s.r.o. vyrábí a prodává hadicové spony a nářadí pro pneumatiky, firma Termoplast a další.

V Nové Včelnici se nachází např. firmy Palco s. r. o., která se zabývá dřevostavbami, foukanými izolacemi a výrobou dřevěných nosníků, dále různé stavební firmy, ubytovací a stravovací zařízení atd.

Slavonice mají 1 197 OPM. Jsou zde firmy Dřevoslav s.r.o., PEROS, s.r.o., HELTOS a.s. a Slavona, s.r.o.

Studená je známa zejména svým zaměřením na masný průmysl, funguje zde firma MASNA Studená, a.s. Dalším odvětvím je stavebnictví, to zastupuje firma STAVING, Studená, spol. s.r.o. Dále zde vyrábí knoflíky STYL výrobní družstvo knoflíkářů.

Suchdol nad Lužnicí má 1 650 OPM. Nejvýznamnější firmy jsou Eaton Elektrotechnika, s.r.o. a KODAVO, spol. s.r.o.

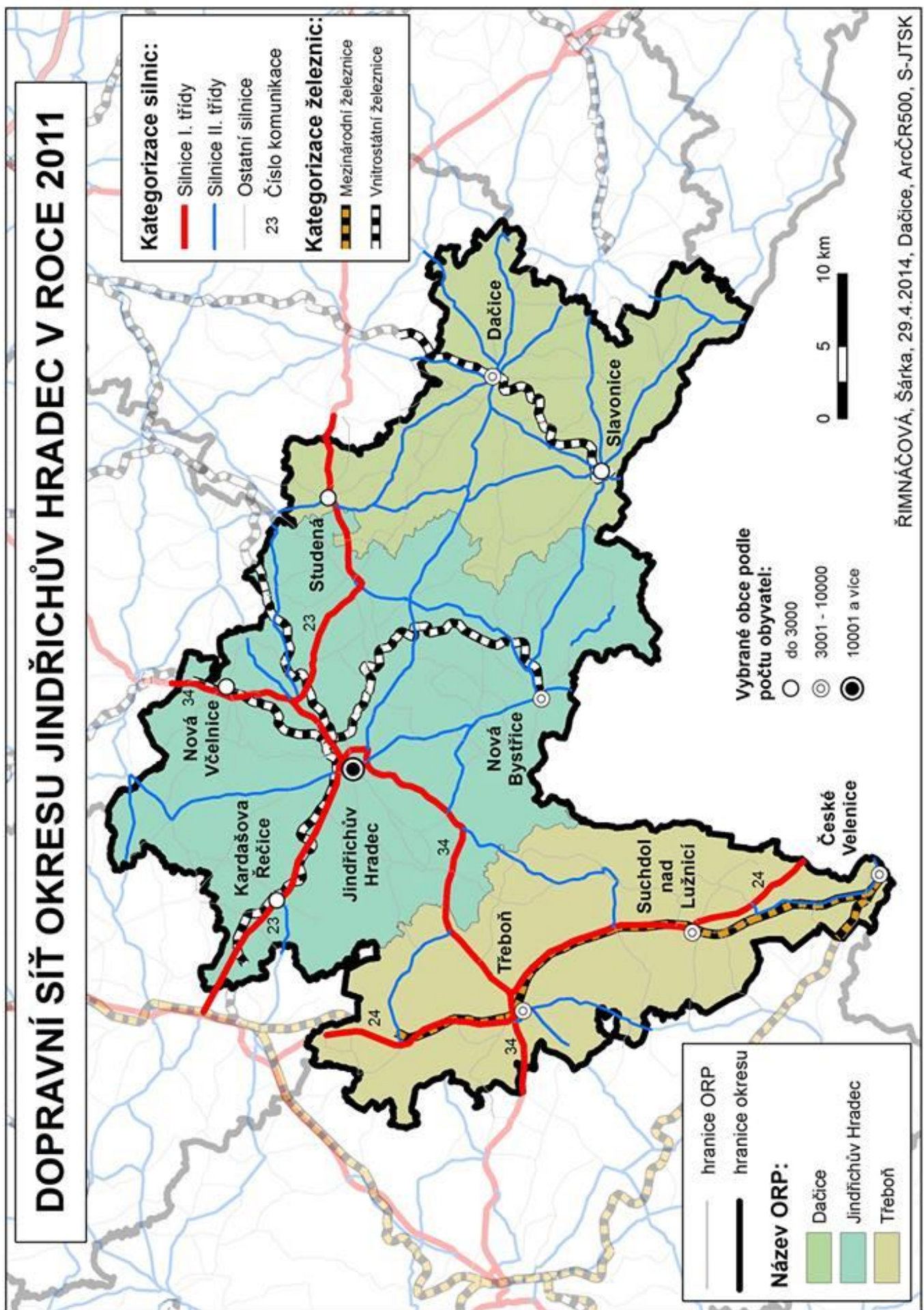
4.3 Dopravní síť

Největší význam má město Jindřichův Hradec, které je hlavním dopravním uzlem okresu.

Železniční síť v okrese byla vybudována v letech 1871 – 1906. Jindřichohradeckem prochází významná trať České Budějovice – Veselí nad Lužnicí – Jihlava se železničním uzlem v Jindřichově Hradci a trať Praha - Vídeň, která prochází Třeboňskou pánví s uzlem v Českých Velenicích. Na východě okresu vede trať Kostelec - Dačice - Slavonice. (ČSÚ)

Silniční síť zajišťuje dostatečnou dostupnost sídel v okrese. Územím okresu prochází důležité silniční spoje: České Budějovice - Jindřichův Hradec - Humpolec (E551), Vídeň - České Budějovice - Plzeň (E49). Třeboň spojuje s okresním městem komunikace I. třídy č. 34 (E551), ze které z města vede komunikace II. třídy, která dále pokračuje obcemi Hospříz a Člunek a směřuje dále na Kunžak. Silnice E551 pokračuje kolem města Jindřichův Hradec a tvoří tak jeho obchvat. Dále vede kolem Jarošova nad Nežárkou a Nové Včelnice a poté směřuje na Kamenici nad Lipou. Tento směr silnice je přirozeným přivaděčem k dálnici D1, což je jeden z hlavních důvodů vysoké intenzity dopravy na této komunikaci. Další důležitá komunikace I. třídy č. 23 vede z Jarošova nad Nežárkou a to směrem na Třebíč. (Program rozvoje mikroregionu 2010)

DOPRAVNÍ SÍŤ OKRESU JINDŘICHŮV HRADEC V ROCE 2011



Mapa 1

4.4 Dojíždka do zaměstnání

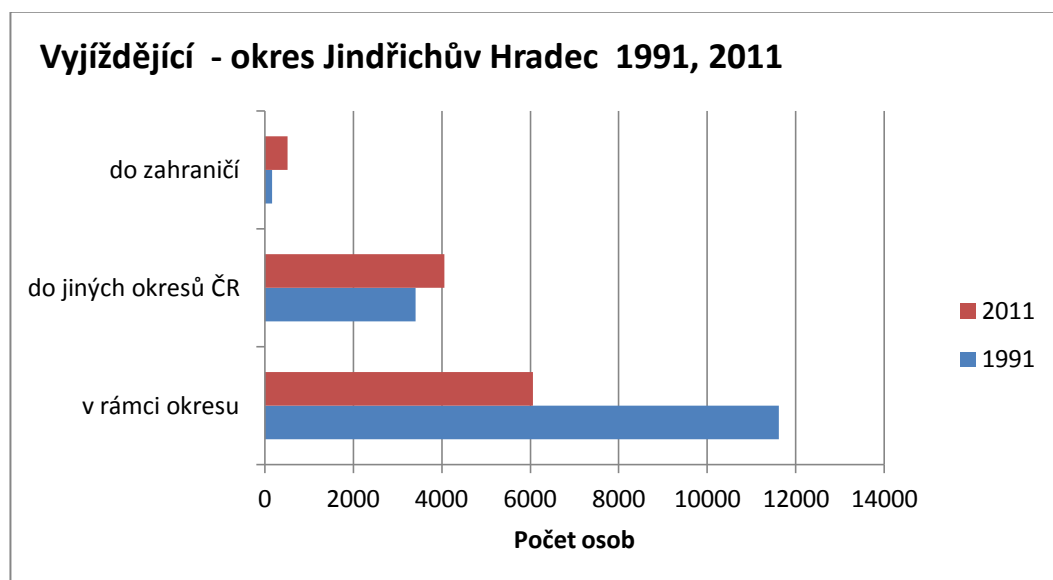
Úhrn vyjíždějících za zaměstnáním okresu Jindřichův Hradec byl v roce 1991 15 188 osob. V roce 1991 vyjíždí v rámci okresu 11 617 osob, do jiných okresů České republiky vyjíždí 3 411 osob a do okresů Slovenské republiky 36 lidí, do zahraničí vyjíždí 124 osob. (SLDB 1991)

Úhrn dojíždějících za zaměstnáním v okrese Jindřichův Hradec byl v roce 1991 13 939 osob. V roce 1991 dojíždí v rámci okresu 11 617 osob, z jiných okresů České republiky dojíždí 2 280 osob, z jiných okresů Slovenské republiky 42 osob. (SLDB 1991)

V okrese Jindřichův Hradec v roce 2011 vyjíždělo do zaměstnání 10 638 osob. V rámci okresu v roce 2011 vyjíždí 6 063 osob. Do jiných okresů kraje vyjíždí 1 998 osob (v tom okresy České Budějovice, Český Krumlov, Písek, Prachatice, Strakonice, Tábor). Do jiného kraje vyjíždí v roce 2011 2 056 osob, do zahraničí vyjíždí 521 osob. (SLDB 2011)

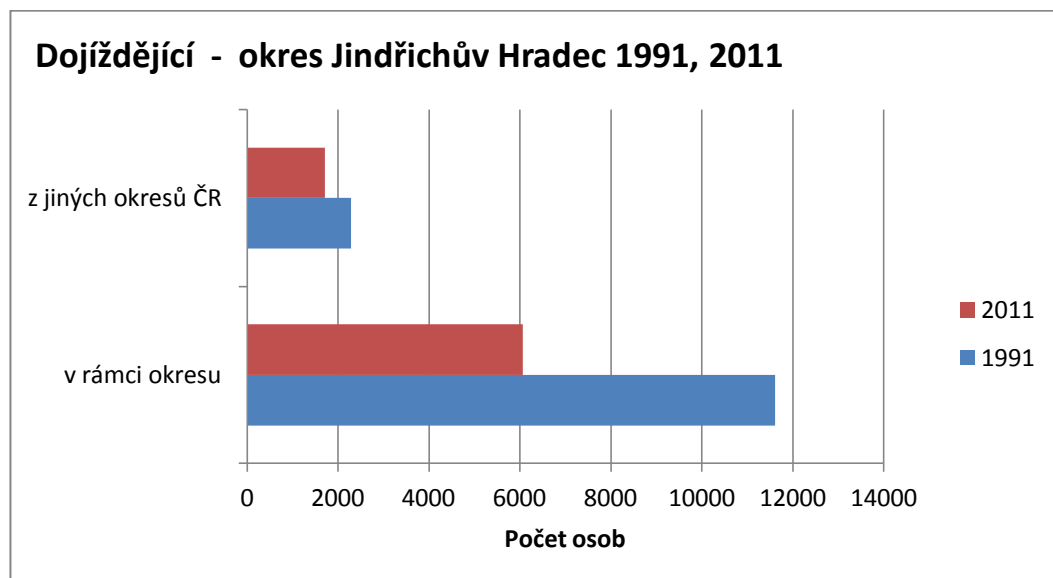
Celkem dojíždí za zaměstnáním v roce 2011 7 770 osob. V rámci okresu dojíždí 6 063 osob, z jiných okresů kraje dojíždí 624 osob (v tom okresy České Budějovice, Český Krumlov, Písek, Prachatice, Strakonice, Tábor). Z jiných krajů dojíždí 1 083 osob. (SLDB 2011)

Graf 2: Vyjíždějící – okres Jindřichův Hradec 1991, 2011



Zdroj: SLDB 1991, 2011, vlastní zpracování

Graf 3: Dojíždějící – okres Jindřichův Hradec 1991, 2011



Zdroj: SLDB 1991, 2011, vlastní zpracování

5. Sociogeografická regionalizace okresu

K vytvoření sociogeografické regionalizace je potřeba nejdříve vymezit pracovní střediska ve sledovaném území. Pro vymezení těchto středisek je třeba určitých kritérií. V této práci jsou střediska vymezována podle počtu OPM. Jsou rozdělena na mikroregionální střediska vyššího významu a subregionální střediska nižšího významu. Pro mikroregionální střediska byla podle Řeháka (1987) zvolena hranice 2 500 a více OPM. Pro subregionální střediska byla zvolena hranice podle Čekala (2006) a to 1 000 – 2 499 OPM. Další kritéria jsou již zmíněna v kapitole 3.2.2.

5.1 Vymezení subregionálních a mikroregionálních středisek v roce 1991 a 2011

V tabulce 2 můžeme vidět, že v roce 1991 dosáhly hranice 2 500 a více OPM tři obce jindřichohradeckého okresu, jsou to Jindřichův Hradec, Dačice a Třeboň, které odpovídají obcím s rozšířenou působností. Poté jsou vymezena pracovní střediska subregionální, v našem okrese v roce 1991 dosáhlo hranice 1 000 – 2 499 OPM sedm obcí, konkrétněji pak České Velenice, Chlum u Třeboně, Nová Bystřice, Nová Včelnice, Slavonice, Studená a Suchdol nad Lužnicí. Jsou zde zahrnuty obce, které sice mají záporné saldo dojížděky, ale splňují kritérium pro počet alespoň dvou obcí v zázemí. Jak můžeme vidět v tabulce, jsou to obce Nová Bystřice, Nová Včelnice, Slavonice, Studená a Suchdol nad Lužnicí.

Tab. 2: Vymezení subregionálních a mikroregionálních středisek v okrese Jindřichův Hradec v roce 1991

okres Jindřichův Hradec	název střediska	EAO	dojížd'ka	vyjížd'ka	OPM
mikroregionální střediska	Jindřichův Hradec	11824	3508	2019	13313
	Dačice	4316	1610	684	5242
	Třeboň	4845	1377	1017	5205
subregionální střediska	České Velenice	1860	438	437	1861
	Chlum u Třeboně	1212	485	350	1347
	Nová Bystřice	1758	403	432	1729
	Nová Včelnice	1350	338	456	1232
	Slavonice	1371	289	356	1304
	Studená	1348	331	387	1292
	Suchdol nad Lužnicí	1895	231	794	1332

Zdroj: SLDB 1991, Statistický lexikon obcí České republiky 1992, vlastní výpočty

Kromě středisek v okrese Jindřichův Hradec jsou vymezena subregionální a mikroregionální střediska v okolních okresech a to konkrétně v okresech České Budějovice, Tábor, Pelhřimov, Jihlava, Třebíč a Znojmo. Střediska jsou vymezena z důvodu možného ovlivňování dojížd'ky v okrese Jindřichův Hradec.

Tab. 3: Vymezení subregionálních a mikroregionálních středisek mimo okres Jindřichův Hradec, která by mohla ovlivňovat dojížděku do zaměstnání v roce 1991

typ střediska	okres	název střediska	
mikroregionální střediska	České Budějovice	České Budějovice	
		Týn nad Vltavou	
	Tábor	Tábor	
		Bechyně	
		Planá nad Lužnicí	
		Sezimovo Ústí	
		Soběslav	
		Veselí nad Lužnicí	
	Jihlava	Jihlava	
		Telč	
		Třešť	
	Pelhřimov	Humpolec	
		Pacov	
		Pelhřimov	
	Třebíč	Třebíč	
		Moravské Budějovice	
	Znojmo	Moravský Krumlov	
		Znojmo	
	subregionální střediska	České Budějovice	Borovany
			Hluboká nad Vltavou
Lišov			
Nové Hrady			
Trhové Sviny			
Tábor		Mladá Vožice	
Jihlava		Batelov	
Pelhřimov		Brtnice	
		Luka nad jihlavou	
		Polná	
		Černovice	
		Horní Cerekev	
		Kamenice nad Lipou	
		Počátky	
Žirovnice			

Pokračování tab. 3

subregionální střediska	Třebíč	Jaroměřice nad Rokytnou
		Jemnice
		Náměšť nad Oslavou
	Znojmo	Hrušovany nad Jevišovkou
		Mirotlav
		Okříšky

Zdroj: SLDB 1991, Statistický lexikon obcí České republiky 1992, vlastní zpracování

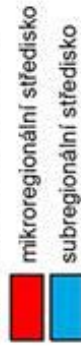
V okrese České Budějovice je nejvýznamnější samotné centrum České Budějovice, u kterého přepokládám velké ovlivnění dojížděky resp. vyjížděky v okrese Jindřichův Hradec, neboť podle Hampla (2005) je podle regionalizace ČR ze 144 regionů na 6. místě a také z hlediska dobré dopravní dostupnosti z určitých obcí jindřichohradeckého okresu. V okrese Tábor jsou vymezena střediska Bechyně, Tábor, Planá nad Lužnicí, Sezimovo Ústí, Soběslav a Veselí nad Lužnicí. U těchto středisek také předpokládám ovlivnění dojížděky v okrese Jindřichův Hradec, protože leží jednak na silnici E 55 a na dálnici D3, která jimi prochází až do Tábora. V okrese Pelhřimov bylo vymezeno okresní město Pelhřimov, do kterého vede z okresního města silnice E 551, dále Humpolec a Pacov. V okrese Jihlava střediska Jihlava, Telč a Třešť, všechna tato střediska se nacházejí na místní silnici 23, jenž prochází městem Jindřichův Hradec, napojuje se dále na Jarošov nad Nežárkou a dále pak na střediska v okrese Jihlava, dále na E 59 a poté na Jihlavu, která je přivaděčem na dálnici D1. V okrese Třebíč město Třebíč a Moravské Budějovice. Dojížděku ve východním cípu okresu by mohlo ovlivňovat středisko Znojmo.

STŘEDISKA DOJÍŽDKY V ROCE 1991

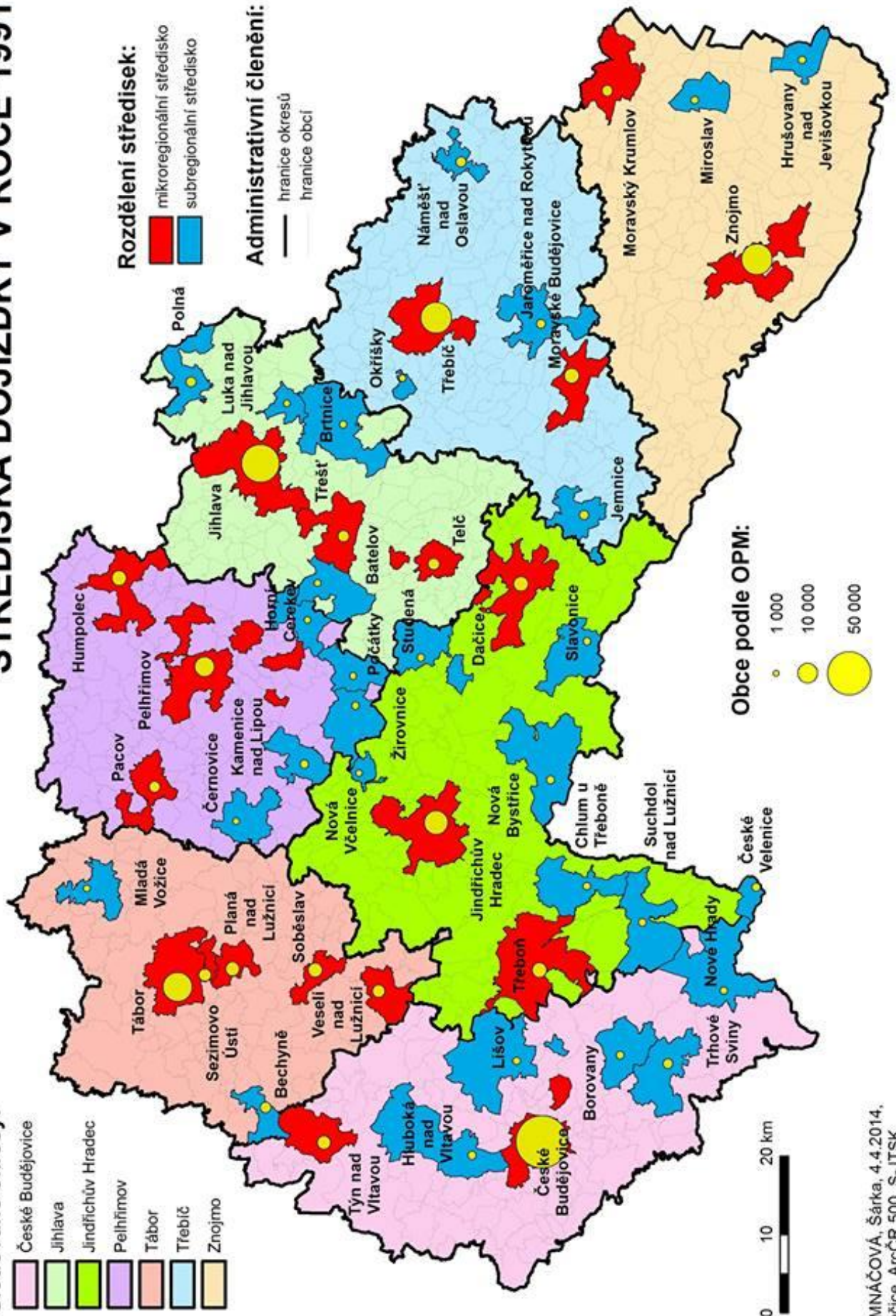
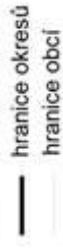
Sledované okresy:



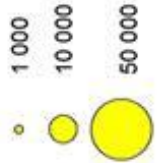
Rozdělení středisek:



Administrativní členění:



Obce podle OPM:



ŘIMNÁČOVÁ, Šárka, 4.4.2014,
Dačice, ArcČR 500, S-JTSK

Mapa 2

V roce 2011 se počet středisek snížil. Z tabulky 4 je patrné, že střediska mikroregionálního významu v okrese zůstávají stejná, tedy Dačice, Jindřichův Hradec a Třeboň. Počet subregionálních středisek se však snížil ze sedmi na dvě subregionální centra, konkrétně České Velenice a Suchdol nad Lužnicí. Hranici 1 000 OPM se blížily Slavonice, které mají 997 OPM, subregionální význam se však neprojevil, neboť do obce nespádá ani jedna obec z okresu. Další obec, která dosáhla na počet OPM je Nová Bystřice, která má 1 180 OPM, nastává však stejná situace jako u Slavonic, do obce nespádá ani jedna obec. Všechna subregionální střediska mají záporné saldo dojížděky.

Tab. 4: Vymezení subregionálních a mikroregionálních středisek v okrese Jindřichův Hradec v roce 2011

okres Jindřichův Hradec	název střediska	EAO	dojížd'ka	vyjížd'ka	OPM
mikroregionální střediska	Dačice	3720	1135	530	4325
	Jindřichův Hradec	10387	2591	1231	11747
	Třeboň	4169	922	804	4287
subregionální střediska	České Velenice	1686	357	366	1677
	Nová Bystřice	1520	86	335	1271
	Suchdol nad Lužnicí	1750	987	413	2324

Zdroj: SLDB 2011, vlastní výpočty

Stejně jako v roce 1991 jsem si vymezila subregionální a mikroregionální střediska za hranicemi okresu, neboť uvažuji o spádovosti některých obcí okresu Jindřichův Hradec za hranice okresu a naopak obce za hranicemi okresu mohou spádovat do Jindřichohradeckého okresu. Podle tabulky 5 vidíme vymezení středisek v okresech České Budějovice, Tábor, Pelhřimov, Jihlava, Třebíč a Znojmo.

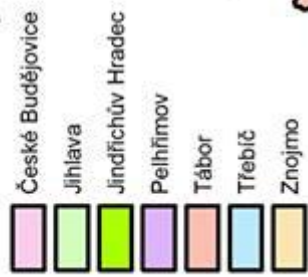
Tab. 5: Vymezení subregionálních a mikroregionálních středisek mimo okres Jindřichův Hradec, která by mohla ovlivňovat dojížděku do zaměstnání v roce 2011

typ střediska	okres	obec
Mikroregionální střediska	České Budějovice	České Budějovice
		Týn nad Vltavou
	Pelhřimov	Pelhřimov
		Humpolec
	Tábor	Tábor
		Bechyně
		Planá nad Lužnicí
		Sezimovo Ústí
		Soběslav
	Veselí nad Lužnicí	Veselí nad Lužnicí
	Jihlava	Jihlava
	Třebíč	Třebíč
		Moravské Budějovice
	Znojmo	Znojmo
Moravský Krumlov		
Subregionální střediska	České Budějovice	Borovany
		Hluboká nad Vltavou
		Lišov
		Trhové Sviny
		Zliv
	Pelhřimov	Kamenice nad Lipou
		Pacov
		Počátky
		Žirovnice
	Tábor	Mladá Vožice
	Jihlava	Brtnice
		Polná
		Telč
		Třešť
	Třebíč	Jaroměřice nad Rokytnou
		Jemnice
		Náměšť nad Oslavou
		Okříšky
	Znojmo	Hrušovany nad Jevišovkou

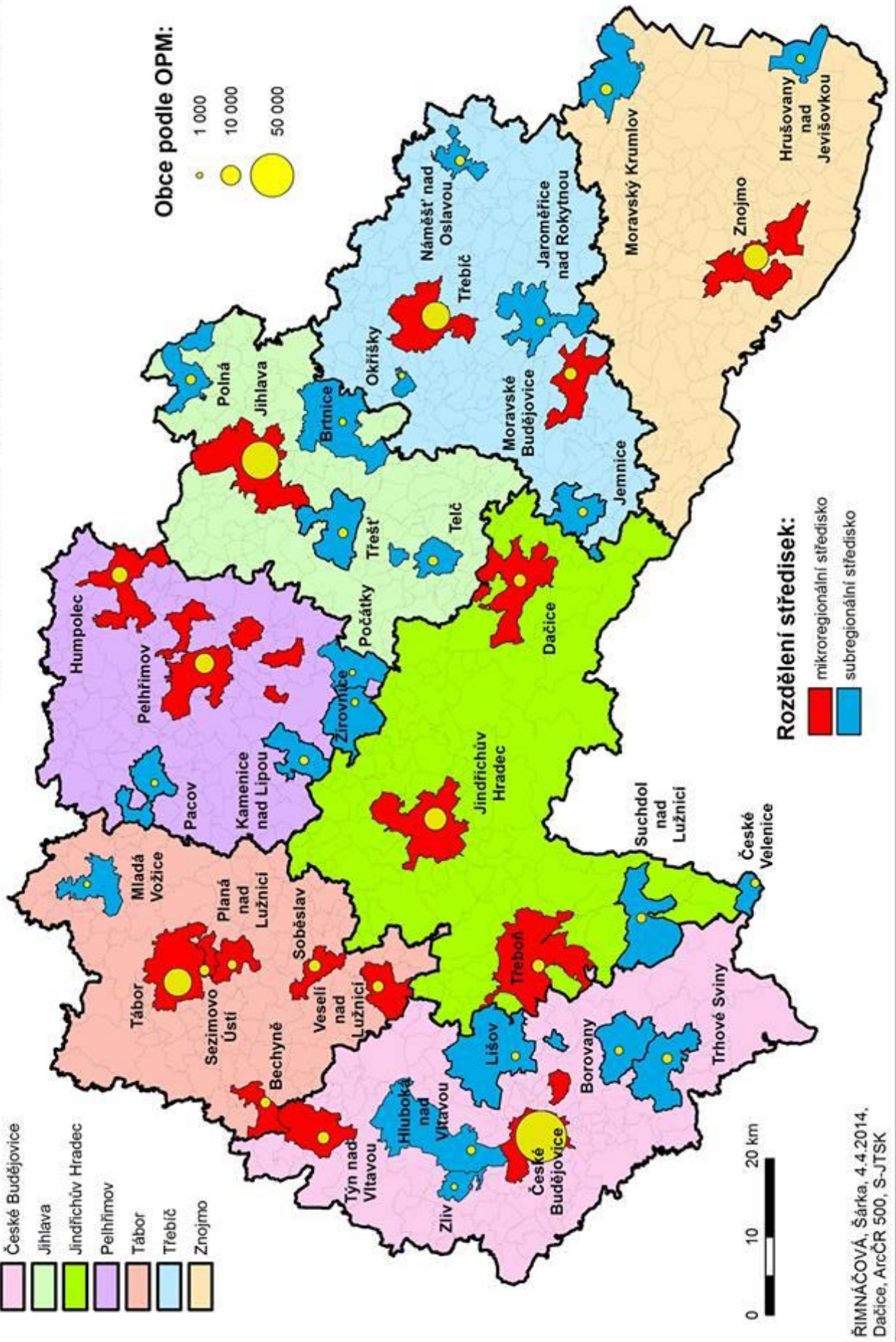
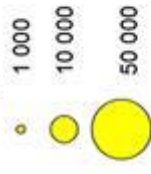
Zdroj: SLDB 2011, vlastní zpracování

STŘEDISKA DOJÍŽDKY V ROCE 2011

Sledované okresy:



Obce podle OPM:



Mapa 3

V následující tabulce jsou vybrané charakteristiky pracovních středisek dojížděky za prací v okrese Jindřichův Hradec v letech 1991 a 2011. Z tabulky je celkem patrné hierarchické postavení středisek podle OPM, kde dominantní postavení má Jindřichův Hradec, následují Dačice a Třeboň, tedy obce s rozšířenou působností. V celém souboru středisek došlo k poklesu OPM, v mnoha firmách dochází ke snižování počtu zaměstnanců a následnému propouštění. Existuje však jedno středisko, kde byl zaznamenán nárůst a tím je Suchdol nad Lužnicí, díky založení nové firmy Eaton Elektrotechnika, s.r.o. Všechna mikroregionální střediska zaznamenávají jak pokles dojíždějících, tak i vyjíždějících. U střediska České Velenice dochází k nárůstu dojíždějících, stejně tak i u Suchdolu nad Lužnicí, kde jak už je zmíněno výše došlo k založení nové firmy. U všech středisek je zaznamenán pokles EAO.

Tab. 6: Srovnání vybraných charakteristik středisek dojížděky za prací v okrese Jindřichův Hradec v letech 1991 a 2011

okres Jindřichův Hradec	název střediska	EAO		dojížděka		vyjížděka		OPM	
		1991	2011	1991	2011	1991	2011	1991	2011
mikroregionální střediska	Jindřichův Hradec	11824	10387	3508	1135	2019	1231	13313	11747
	Dačice	4316	3720	1610	1135	684	530	5242	4325
	Třeboň	4845	4169	1377	922	1017	804	5205	4287
subregionální střediska	České Velenice	1860	1686	438	441	437	366	1861	1677
	Chlum u Třeboně	1212	-	485	-	350	-	1347	-
	Nová Bystřice	1758	-	403	-	432	-	1729	-
	Nová Včelnice	1350	-	338	-	456	-	1232	-
	Slavonice	1371	-	289	-	356	-	1304	-
	Studená	1348	-	331	-	387	-	1292	-
	Suchdol nad Lužnicí	1895	1750	231	391	794	413	1332	2324

Zdroj: Statistický lexikon obcí České republiky 1992, SLDB 1991, SLDB 2011, vlastní zpracování

5.2 Regionalizace okresu na základě dojížděky za prací v roce 1991

Po vymezení pracovních středisek můžeme přistoupit již k samotným pracovním regionům. Přiřazování obcí ke střediskům bylo prováděno podle převažujícího vyjížděkového proudu dojížděky. Pokud tento proud byl do některého ze středisek, byla obec zařazena do regionu tohoto střediska. Pokud byl nejvýznamnější dojížděkový proud do obce, která nebyla střediskem, byla obec přiřazena podle příslušnosti „nestřediska“. Poté vznikly pracovní regiony.

Po přiřazení obcí k jednotlivým vymezeným pracovním střediskům vzniká v okrese celkem deset nodálních regionů (mapa 4). Velikost regionů vypovídá o významném postavení okresního města, dále je vidět i velký vliv dvou dalších mikroregionálních středisek konkrétně Dačic a Třeboně, kolem kterých vznikly velké regiony. Největší centra dojížděky v okrese Jindřichův Hradec jsou totožná s největšími městy okresu. Ze všech deseti regionů v Jindřichohradeckém okrese má dominantní postavení mikroregion Jindřichův Hradec, který také ze všech mikroregionů zabírá největší území. Na druhém místě z hlediska rozlohy figuruje mikroregion Dačice a následuje mikroregion Třeboň.

Největším regionem se stal region kolem okresního města Jindřichův Hradec. Do tohoto dominantního regionu spadá 38 obcí. Dojíždí sem 1 878 osob, což činí zhruba 23 % vyjíždějících z celkového počtu ekonomicky aktivních (8 179). V zázemí tohoto regionu žije polovina EAO z celého okresu. Tento mikroregion je tedy nejvýznamnějším pracovním centrem a také nejsilnějším pracovním regionem. Jindřichův Hradec disponuje 13 313 OPM, středisko nabízí široké pracovní zázemí ve stavebním a potravinářském průmyslu. Do největších firem Jindřichova Hradce můžeme zařadit STAVCENT, a.s., HB Beton, s.r.o., GEKO, a.s., Fruko – Schultz, s.r.o. Tento mikroregion je významný jednak tím, že je to okresní město, ale také tím, že má nejvýhodnější dopravní polohu, tím kvalitní dopravní dostupnost a leží v centrální části okresu.

Druhým největším mikroregionem jsou Dačice, které se nachází ve východní části okresu. Do tohoto regionu spadá 17 obcí. Dojíždí sem polovina osob než do největšího střediska tedy 927 osob, což činí asi 28 % vyjíždějících z celkového počtu ekonomicky aktivních (3 305). V Dačicích se nachází 5 242 OPM. Do Dačic dokonce dojíždí dvě obce, z okresu Jihlava Knínice a z okresu Třebíč Radkovice. Dačice jsou silným pracovním mikroregionem, neboť v Dačicích se nacházejí pobočky firem strojírenského průmyslu např. TRW-DAS Dačice, a.s., dalšími významnými firmami jsou Centropen a.s., CNC Kovo, s.r.o., PKD, s.r.o., a další.

Třetím největším regionem je mikroregion Třeboň. Do tohoto regionu spadá 10 obcí, z nichž vyjíždí 434 osob, což je polovina oproti Dačicím, ale disponuje téměř stejným počtem OPM – 5 205. V regionu žije 1 773 EAO z nichž vyjíždí zhruba 24 % do střediska Třeboň. Třeboň nabízí práci ve stavebnictví, vodohospodářství, nebo také v pivovaru.

Tab. 7: Dojížděkové regiony okresu Jindřichův Hradec v roce 1991 (vybrané charakteristiky)

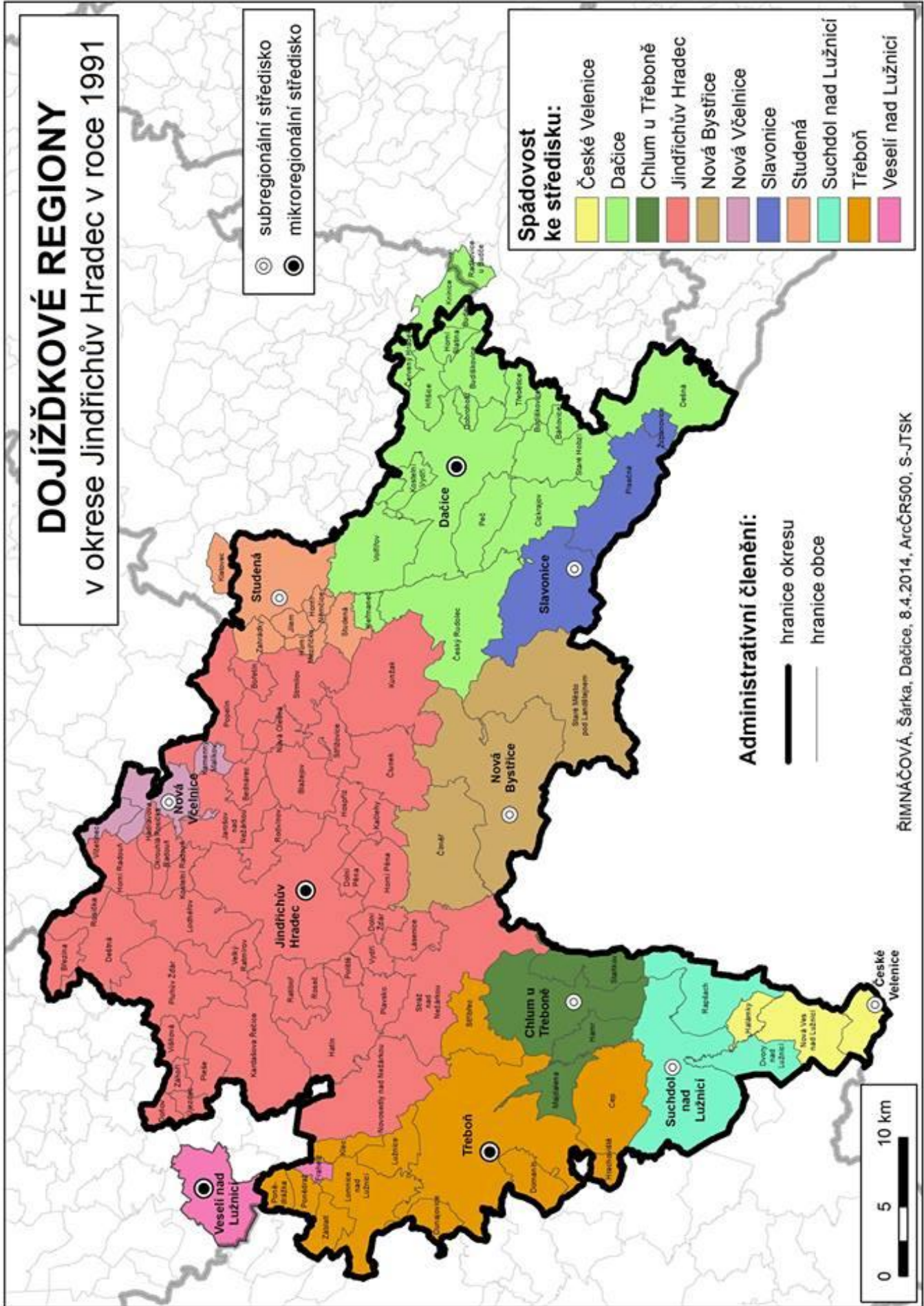
region/středisko	počet obcí	počet vyjíždějících	EAO	průměrný podíl vyjíždějících z celkového počtu ekonomicky aktivních (%)
Jindřichův Hradec	38	1878	8179	22,96
Dačice	17	920	3305	27,84
Třeboň	10	434	1773	24,48
České Velenice	2	43	266	16,17
Chlum u Třeboně	3	157	579	27,12
Nová Bystřice	2	105	632	16,61
Nová Včelnice	2	16	61	26,23
Slavonice	2	98	320	30,63
Studená	5	95	377	25,20
Suchdol nad Lužnicí	2	57	431	13,23
mimo okres	1	13	95	13,68
celkem	84	3816	16018	22,19

Zdroj: SLDB 1991, Statistický lexikon obcí České republiky 1992, vlastní výpočty

Další regiony jsou kolem subregionálních středisek nižšího významu. Subregion Nová Bystřice je ze zbylých regionů největší z hlediska rozlohy, spadají sem pouze 2 obce, z nich vyjíždí 105 osob a 16,61 % z celkového počtu EAO, drží 1 729 OPM, což je méně než počet OPM u střediska Studená, která má ale největší spádovost obcí ze subregionů. Do regionu spáduje 5 obcí, z nichž dojíždí 95 osob, což je asi 25 % z EAO celkem. Do subregionu Studená spadá i obce za hranicemi okresu a to obec Klatovec z okresu Jihlava. Největší průměrný podíl vyjíždějících z celkového počtu ekonomicky aktivních má ze všech regionů subregion Slavonice (30,63 %), do kterého spadají 2 obce. Počet OPM je zde 1 304. Nejmenší průměrný podíl vyjíždějících z celkového počtu ekonomicky aktivních má subregion Suchdol nad Lužnicí (13,23 %) s 1 332 OPM, do kterého spadají také 2 obce. Nejmenší počet EAO má subregion Nová Včelnice, do něhož spadají 2 obce, z nichž vyjíždí pouze 16 osob.

Z okresu vyjíždí pouze jedna obec, jedná se o obec Frahelž, jenž dojíždí do Veselí nad Lužnicí v okrese Tábor.

Na tomto místě je třeba připomenout administrativní uspořádání obcí k roku 1991 před tím, než došlo ke změnám v územním členění. (více v kapitole 3.2.1) Publikace Dojíždka do zaměstnání v okrese Jindřichův Hradec v roce 1991 zaznamenává 4 obce, k nimž není uveden dominantní proud (Hadravova Rosička, Heřmaněč, Kačlehy, Záblatí) a proto tyto obce přiřazujeme podle převažujícího počtu spojů veřejné hromadné dopravy do určitého střediska.



ŘIMNÁČOVÁ, Šárka, Dačice, 8.4.2014, ArcCR500, S-JTSK

Mapa 4

5.3 Regionalizace okresu na základě dojížděky za prací v roce 2011

Po provedení analýzy spádovosti ke střediskům vzniklo v okrese celkem 5 nodálních regionů (mapa 5), tedy méně než v předchozí regionalizaci. Velikost regionů je na první pohled rozdílná a vypovídá o významu regionálního centra Jindřichův Hradec. Dominanci má opět mikroregion Jindřichův Hradec. Druhým nejvýznamnějším regionem je mikroregion Dačice. Třetím je Třeboň a ostatní regiony jsou pouze subregionálního významu a značně zaostávají za prvními třemi mikroregiony.

Největší území zabírá mikroregion Jindřichův Hradec. Do tohoto mikroregionu spadá 52 obcí, což je zhruba polovina obcí okresu. Žije zde více jak polovina EAO celého okresu. Do Jindřichova Hradce dojíždí 1 824 osob. Jindřichův Hradec má k dispozici 11 747 OPM, což je oproti roku 1991 mírný pokles. Významní zaměstnavatelé a ostatní významné aspekty okresního města jsou již zmíněné v předchozí kapitole.

Druhým mikroregionem jsou Dačice, které dominují ve východním cípu okresu. Do tohoto regionu spadá 28 obcí, z nichž vyjíždí 840 osob. V zázemí regionu se nachází téměř polovina EAO než v mikroregionu Jindřichova Hradce – 5 517. Od roku 1991 zde došlo k posílení tohoto regionu, neboť zanikly subregionální centra Studená a Slavonice, které v tomto roce již nesplňují ani kritérium hranice OPM a ani spádovost minimálně dvou obcí.

Třetím nevýznamnějším regionem podle počtu OPM je Třeboň. Mikroregion Třeboň zahrnuje 11 obcí, v nichž žije 2 325 EAO, ale vyjíždí z nich pouze 315 osob. Z tabulky je patrný nízký podíl vyjíždějících z celkového počtu ekonomicky aktivních a to 13,55 %.

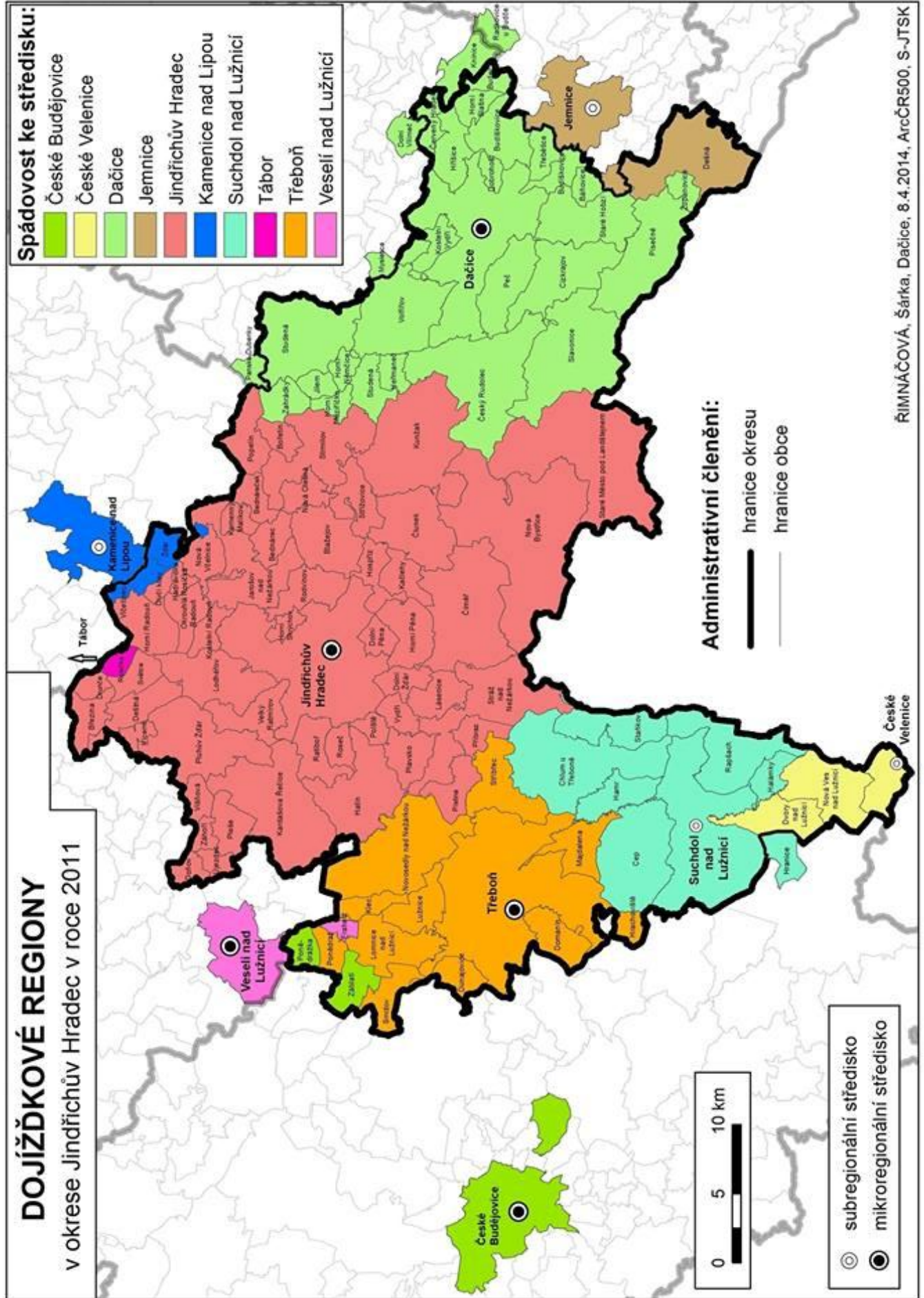
Nejnižší průměrný podíl vyjíždějících z celkového počtu ekonomicky aktivních má subregion Suchdol nad Lužnicí. Spáduje sem 7 obcí, z nichž vyjíždí 160 osob z 1 747 EAO. Nejméně EAO se nachází v subregionu České Velenice, do něhož spádují 2 obce. Nejvyšší průměrný podíl vyjíždějících z celkového počtu ekonomicky aktivních vykazuje středisko České Velenice.

Tab. 8: Dojížděkové regiony v okrese Jindřichův Hradec v roce 2011 (vybrané charakteristiky)

region/středisko	počet obcí	počet vyjíždějících	EAO	průměrný podíl vyjíždějících z celkového počtu ekonomicky aktivních (%)
Jindřichův Hradec	52	1824	11508	15,85
Dačice	28	840	5517	15,23
Třeboň	11	315	2325	13,55
České Velenice	2	62	358	17,32
Suchdol nad Lužnicí	7	160	1747	9,16
mimo okres	7	57	504	11,31
celkem	107	3258	21959	13,74

Zdroj: SLDB 2011, ČSÚ, vlastní výpočty

Mimo okres vyjíždí 7 obcí a to do okresů České Budějovice, zde se jedná o obce Ponědrážka a Záblatí. Do okresu Tábor a to konkrétně do Veselí nad Lužnicí Frahelž a do Tábora vyjíždí obec Rosička. Do okresu Pelhřimov a to konkrétně do Kamenice nad Lipou vyjíždí obce Vlčetínek a Žďár. Do okresu Třebíč vyjíždí osoby z obce Dešná do mikroregionálního střediska Jemnice. Na druhou stranu do našeho okresu i několik obcí dojíždí. Na východě okresu dochází zejména k rozšíření mikroregionu Dačice a to o obce Panské Dubenky, Mysletice, Dolní Vilímeč a Knínice z okresu Jihlava a Radkovice z okresu Třebíč. Další rozšíření je u subregionu Suchdol nad Lužnicí a to obec Hranice z českobudějovického okresu.



5.4 Porovnání regionalizace okresu na základě dojížděky za prací - 1991 a 2011

Nejdříve se dostáváme k porovnání středisek regionů, zatímco v roce 1991 bylo vymezeno 10 pracovních středisek, z nichž byla 3 střediska mikroregionální (Jindřichův Hradec, Dačice, Třeboň) a 7 subregionálních (České Velenice, Chlum u Třeboně, Nová Bystřice, Nová Včelnice, Slavonice, Studená a Suchdol nad Lužnicí), v roce 2011 bylo vymezeno středisek 5, 3 mikroregionální střediska, která zůstala stejná a ze subregionálních středisek zbyla pouze 2 (České Velenice, Suchdol nad Lužnicí).

Tab. 9: Srovnání vybraných charakteristik pracovních středisek v okrese Jindřichův Hradec v roce 1991 a 2011

okres Jindřichův Hradec	název střediska	EAO		dojížděka		vyjížděka		OPM	
		1991	2011	1991	2011	1991	2011	1991	2011
mikroregionální střediska	Jindřichův Hradec	11824	10387	3508	2591	2019	1231	13313	11747
	Dačice	4316	3720	1610	1135	684	530	5242	4325
	Třeboň	4845	4169	1377	922	1017	804	5205	4287
subregionální střediska	České Velenice	1860	1686	438	357	437	366	1861	1677
	Chlum u Třeboně	1212	-	485	-	350	-	1347	-
	Nová Bystřice	1758	-	403	-	432	-	1729	-
	Nová Včelnice	1350	-	338	-	456	-	1232	-
	Slavonice	1371	-	289	-	356	-	1304	-
	Studená	1348	-	331	-	387	-	1292	-
	Suchdol nad Lužnicí	1895	1750	231	987	794	413	1332	2324

Zdroj: SLDB 1991, SLDB 2011, Statistický lexikon obcí České republiky 1992, ČSÚ, vlastní výpočty

Nejvíce EAO zaznamenává obec Jindřichův Hradec v roce 1991, do roku 2011 zaznamenává pokles počtu ekonomicky aktivních na 10 387 osob. Tento pokles vykazuje celá ČR, od roku 2001 je zde pokles jak EAO o 1,2 %, tak

zaměstnaných a nejvýraznější je pokles počtu zaměstnanců od roku 2001 o 8,3 % (ČSÚ). Snížení počtu ekonomicky aktivních vidíme u všech středisek. Z tabulky můžeme vidět, že všechna střediska zaznamenávají pokles dojížděky, kromě střediska Suchdol nad Lužnicí. U střediska Suchdol nad Lužnicí zároveň můžeme zaznamenat zvýšení počtu OPM, můžeme to zdůvodnit rozvojem nové firmy Eaton Elektrotechnika, která zaměstnává asi 1 100 osob. U všech středisek dochází k poklesu vyjížděky.

Po srovnání pracovních středisek se dostáváme k porovnání samotných regionalizací k rokům 1991 a 2011.

Oproti regionalizaci v roce 1991 se zvětšily regiony Jindřichův Hradec a Dačice. Do mikroregionu Jindřichův Hradec spádovalo v roce 1991 38 obcí, kdežto v roce 2011 už to bylo 52 obcí. Do mikroregionu Dačice spádovalo v roce 1991 17 obcí, do roku 2011 došlo k nárůstu o 11 obcí. U mikroregionu Třeboň byl nárůst pouze o jednu obec. Od roku 1991 zůstaly pouze 2 subregionální centra České Velenice a Suchdol nad Lužnicí. K Českým Velenicím spádují v roce 2011 2 obce stejně jako v roce 1991. V roce 1991 sem spádovaly obce Halámky a Nová Ves nad Lužnicí, v roce 2011 nastává změna na Dvory nad Lužnicí, které spádovaly v roce 1991 do střediska Třeboň. Do střediska Suchdol nad Lužnicí dojíždí v roce 2011 7 obcí, což je o 5 obcí více než v roce 1991. Na tomto místě je třeba opět připomenout zvýšení počtu obcí od roku 1991 do roku 2011 v okrese o 11 obcí. V roce 1991 vyjížděli mimo okres pouze obyvatelé jedné obce a v roce 2011 došlo k nárůstu na 7 obcí.

Počet vyjíždějících se i přes zvýšení počtu obcí v mikroregionech Jindřichův Hradec, Dačice a Třeboň od roku 1991 do roku 2011 snížil. U subregionálních center dochází naopak k nárůstu dojíždějících. To samé zaznamenává i vyjížděka z okresu. V roce 1991 vyjíždělo z okresu pouze 13 lidí, v roce 2011 jich je již 57.

Počet ekonomicky aktivních se ve všech regionech zvýšil, což je způsobeno rozšířením regionů od roku 1991 do roku 2011. Region Jindřichův

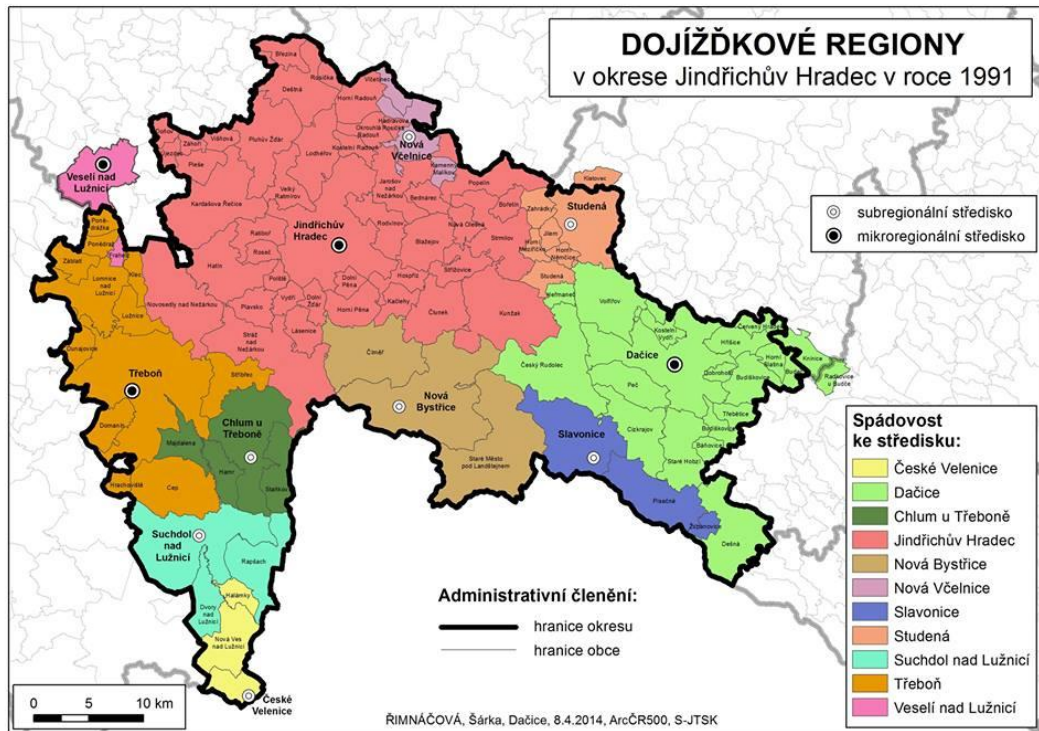
Hradec se rozšířil o subregiony Nová Bystřice a Nová Včelnice, které byly vymezeny v roce 1991, v roce 2011 již nedosáhly kritérií pro subregion. Region Dačice byl rozšířen o subregiony Studená a Slavonice. Region Suchdol nad Lužnicí se rozšířil o region Chlum u Třeboně. Celkově se počet EAO zvýšil z 16 018 v roce 1991 na 22 605 v roce 2001 zřejmě v důsledku mirace obyvatel a poté došlo ke snížení na 21 959 v roce 2011. Ke snížení dochází v důsledku stárnutí populace, což je v dnešní době stále více diskutované téma, projevuje se tedy zvyšování osob ekonomicky neaktivních. Ve všech regionech kromě subregionu Českých Velenic dochází ke snížení průměrného podílu vyjíždějících z celkového počtu ekonomicky aktivních. Nejvyšší pokles registrují Dačice z téměř 28 % na 15 %. V jediných Českých Velenicích tedy došlo ke zvýšení podílu vyjíždějících z celkového počtu EAO.

Tab. 10: Srovnávání dojížděkových regionů 1991 a 2011(vybrané charakteristiky)

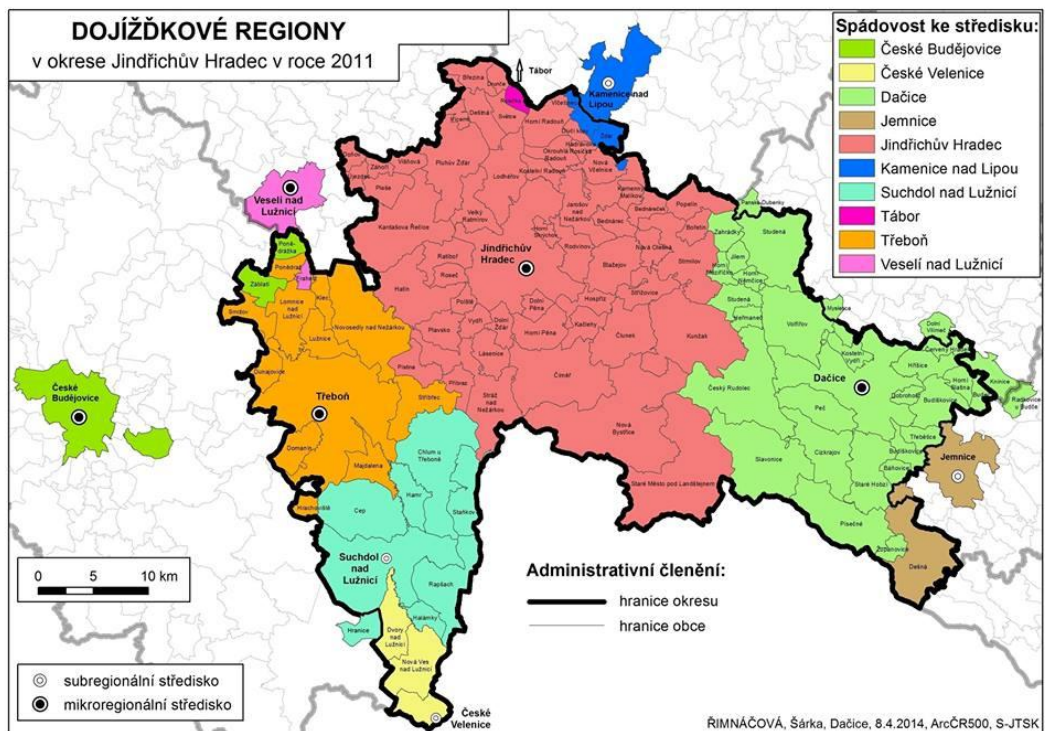
region/středisko	počet obcí		počet vyjíždějících		EAO		průměrný podíl vyjíždějících z celkového počtu ekonomicky aktivních (%)	
	1991	2011	1991	2011	1991	2011	1991	2011
Jindřichův Hradec	38	52	1878	1824	8179	11508	22,96	15,85
Dačice	17	28	920	840	3305	5517	27,84	15,23
Třeboň	10	11	434	315	1773	2325	24,48	13,55
České Velenice	2	2	43	62	266	358	16,17	17,32
Chlum u Třeboně	3	-	157	-	579	-	27,12	-
Nová Bystřice	2	-	105	-	632	-	16,61	-
Nová Včelnice	2	-	16	-	61	-	26,23	-
Slavonice	2	-	98	-	320	-	30,63	-
Studená	5	-	95	-	377	-	25,20	-
Suchdol nad Lužnicí	2	7	57	160	431	1747	13,23	9,16
mimo okres	1	7	13	57	95	504	13,68	11,31
celkem	84	107	3816	3258	16018	21959	22,19	13,74

Zdroj: SLDB 1991, SLDB 2011, Statistický lexikon obcí České republiky 1992, vlastní výpočty

Mapa 6



Mapa 7



Úhrn dojíždějících za zaměstnáním v okrese Jindřichův Hradec v roce 1991 byl 13 939 osob. Do roku 2011 byl zaznamenán pokles dojíždějících. V roce 2011 byl úhrn dojíždějících 7 770 osob. Úhrn vyjíždějících za zaměstnáním okresu Jindřichův Hradec v roce 1991 byl 15 188 osob. V okrese Jindřichův Hradec v roce 2011 vyjíždělo do zaměstnání 10 638 osob. V cenzu mezi těmito dvěma sčítáními v roce 2001 byl úhrn vyjíždějících 16 583 osob a úhrn dojíždějících 13 837. Můžeme tedy říci, že od roku 1991 do roku 2001 dochází k mírnému poklesu dojíždějících o zhruba 100 osob. Do roku 2011 je však tento pokles mnohem větší, počet dojíždějících klesá až na 7 770 osob. Od roku 1991 do roku 2001 je patrný nárůst počtu vyjíždějících, do roku 2011 je zde však opět pokles z 16 583 osob na 10 638 osob.

Na objem dojížděky působí některé významné vlivy. Jsou to vlivy statistické, kdy objem dojížděky zvyšuje např. rozpad obcí (v našem okrese se jich vyčlenilo 11), započtení pracujících cizinců s dlouhodobým pobytem, rozdílné posuzování předchozího zaměstnání u vojáků, zejména v základní službě (v roce 1991 uváděno místo posledního vykonávaného zaměstnání, v roce 2001 uváděno místo současné vojenské služby, vliv klesajícího počtu osob nastupujících k vojenské službě, zkracování vojenské služby a vyššího podílu těch, kteří absolvovali vojenskou službu v obci trvalého pobytu). Naopak statistické vlivy, které objem dojížděky snižují, jsou: nezapočtení osob na rodičovské dovolené, nebo např. zvýšení počtu odpovědí, které neuvádějí místo zaměstnání, což se objevuje nejvíce mezi obcemi (městy a centry dojížděky). (ČSÚ)

Dalšími vlivy jsou vlivy reálné, které zvyšují objem dojížděky nabídkou nových pracovních míst v atraktivních regionech (zázemí měst, v blízkosti dopravních koridorů, podél hranic), zde můžeme uvést nové pracovní příležitosti v Suchdole nad Lužnicí, kde svou firmu otevřela Eaton Elektrotechnika, celkově větší diference mezd mezi regiony, vstup silných populačních ročníků 70. let na trh práce, nižší porodnost, která zapříčinila snížení počtu matek na mateřské dovolené, zlepšení dopravní infrastruktury, rozvoj automobilizace na venkově, popř. finanční příspěvky zaměstnavatelů na dopravu do zaměstnání. Na zvýšení

resp. snížení objemu dojížděky může mít vliv i ochota pracovat a volba mezi prací a volným časem, dále volba mezi možnostmi dojíždění a vyšší mzda nebo nedojíždět a mít nižší mzdu, nebo demotivující efekt sociálních dávek. Reálné vlivy, které působí na snížení objemu dojížděky, jsou např. ztráta pracovních míst v dříve silně koncentrovaných průmyslových či zemědělských oblastech, výrazný nárůst nezaměstnanosti, příkladem může být krach firmy Jitka a.s., která zkrachovala v roce 2007 a propuštěno bylo zhruba 320 zaměstnanců, dále rozvoj malých podniků provozovaných v místech bydliště, s tím souvisí i zvyšující se počet živnostníků, je obtížné určit, kolik z podnikatelů opravdu dojíždí do zaměstnání, či pracuje v místě bydliště. Dalším vlivem může být i omezení spojů veřejné hromadné dopravy ve venkovských sídlech a neustálé zvyšování nákladů na dopravu, jak na veřejnou hromadnou dopravu, tak i neustálé zvyšování cen pohonných hmot. Lidé si rozmyslí, zda chtějí dojíždět za prací i na úkor těchto nákladů. (ČSÚ)

6. Dojížd'kové zázemí okresního města Jindřichův Hradec

Podle metodik uvedených v kapitole 3.2.3 jsou zóny vymezeny do čtyř zón podle procentuelního zastoupení dojíždějících do okresního města z celkového počtu EA a dále podle procentuelního zastoupení vyjíždějících z celkového úhrnu vyjíždějících z obcí do okresního města.

6.1 Dojížd'kové zázemí Jindřichova Hradce v roce 1991

Podle první metodiky, tedy podle dojíždějících z celkového počtu EA do dojížd'kového zázemí Jindřichova Hradce v roce 1991 řadíme celkem 28 obcí, prostorovou strukturu těchto obcí pak znázorňuje mapa 8. Zázemí města je soustředěno logicky okolo jádrové oblasti okresního města.

Obce, které se neorientují na Jindřichův Hradec, směřují ke střediskům Dačice, či Třeboň, nebo spadají za hranice okresu k atraktivnějším střediskům. Více jak 50 % vyjíždějících do okresního města vykazují pouze 2 obce, Roseč a Vydří. Z těchto obcí vyjíždí do Jindřichova Hradce 89 osob ze 166 EAO. Nejvíce obcí je v druhé zóně 33,4 – 49,9 %, nachází se zde 10 obcí, z nichž vyjíždí 598 osob z 1 491 EAO. Třetí zóna navazuje přímo za druhou zónou. Do této zóny spadá 8 obcí, z nichž vyjíždí 508 osob z 2 063 EAO. Ve čtvrté zóně je počet obcí 10, vyjíždí z nich 825 obyvatel.

Na mapě 8 vidíme obce, které do žádné ze zón nespádají, jsou to např. obce Číměř v jižní části dojížd'kového zázemí, Střížovice, Blažejov, Nová Olešná v části východní. Tyto obce jsou orientovány na jiná pracovní střediska regionu, z východního cípu je patrná orientace na mikroregion Dačice, v západním cípu je zřejmá orientace na mikroregion Třeboň, nebo dokonce vyjíždějí za hranice okresu a to zejména ze severního cípu okresu.

Tab. 11: Intenzita dojížděky podle EAO Jindřichova Hradce v roce 1991

50 a více %	33,4 - 49,9 %	20 - 33,3 %	10 - 19,9 %
Roseč	Dolní Pěna	Čluněk	Hadravova Rosička
Vydří	Dolní Žďár	Deštná	Horní Radouň
	Hatín	Hospříz	Kačlehy
	Horní Pěna	Jarošov nad Nežárkou	Kardašova Řečice
	Kostelní Radouň	Okrouhlá Radouň	Kunžak
	Lásenice	Plavsko	Nová Bystřice
	Lodhěřov	Stráž nad Nežárkou	Nová Včelnice
	Polště	Velký Ratmírov	Novosedly nad Nežárkou
	Ratiboř		Popelín
	Rodvínov		Strmilov

zdroj: SLDB 1991, vlastní zpracování

Tab. 12: Intenzita dojížděky podle EAO Jindřichova Hradce v roce 1991 (vybrané charakteristiky)

	počet obcí	počet vyjíždějících do okresního města	počet ekonomicky aktivních	průměrný podíl vyjíždějících do okresního města z celkového počtu ekonomicky aktivních (%)
50,0 % a více	2	89	166	53,6
33,4 – 49,9 %	10	598	1491	40,1
20,0 – 33,3 %	8	508	2063	24,6
10,0 – 19,9 %	10	825	6225	13,3
Celkem	30	2020	9945	32,9

zdroj: SLDB 1991, vlastní zpracování

Podle této metodiky zahrnujeme do dojížděkového zázemí obce Jindřichův Hradec 30 obcí, z nichž vyjíždí 2 020 osob z celkového počtu 9 945 EA a

průměrný podíl vyjíždějících do okresního města z celkového počtu EA je tedy 32,9 %.

Podle druhé metodiky, tedy podle počtu vyjíždějících z celkového počtu vyjíždějících vykazuje určitou intenzitu dojížděky do okresního města 29 obcí. Prostorovou strukturu obcí zaznamenává mapa 8.

Nejvíce obcí spadá do první zóny, je zde 14 obcí, které jsou soustředěny okolo okresního města s výjimkou Nové Bystřice, z které vede do Jindřichova Hradce jak dobré silniční, tak i železniční spojení. Ve druhé zóně se nachází 10 obcí, které se napojují na zónu první. Ve třetí zóně se nachází 5 obcí, které se opět napojují na zónu druhou. Ve čtvrté zóně se nenachází ani jedna obec, což znamená, že průměrný podíl vyjíždějících z ostatních obcí do okresního města z úhrnu vyjíždějících je menší než 10 %, nedá se tedy zařadit do dojížděkového zázemí města Jindřichův Hradec

Tab. 13: Intenzita dojížděky do zaměstnání do okresního města podle vyjíždějících z úhrnu vyjíždějících v roce 1991

50 a více %	33,4 - 49,9 %	20 - 33,3 %	10 - 19,9 %
Dolní Pěna	Blažejov	Kunžak	-
Dolní Žďár	Čluněk	Novosedly nad Nežárkou	
Hatín	Deštná	Okrouhlá Radouň	
Horní Pěna	Horní Radouň	Popelín	
Hospříz	Jarošov nad Nežárkou	Strmilov	
Kostelní Radouň	Kardašova Řečice		
Lásenice	Lodhěřov		
Nová Bystřice	Nová Včelnice		
Polště	Plavsko		
Ratiboř	Stráž nad Nežárkou		
Rodvínov			
Roseč			
Velký Ratmírov			
Vydří			

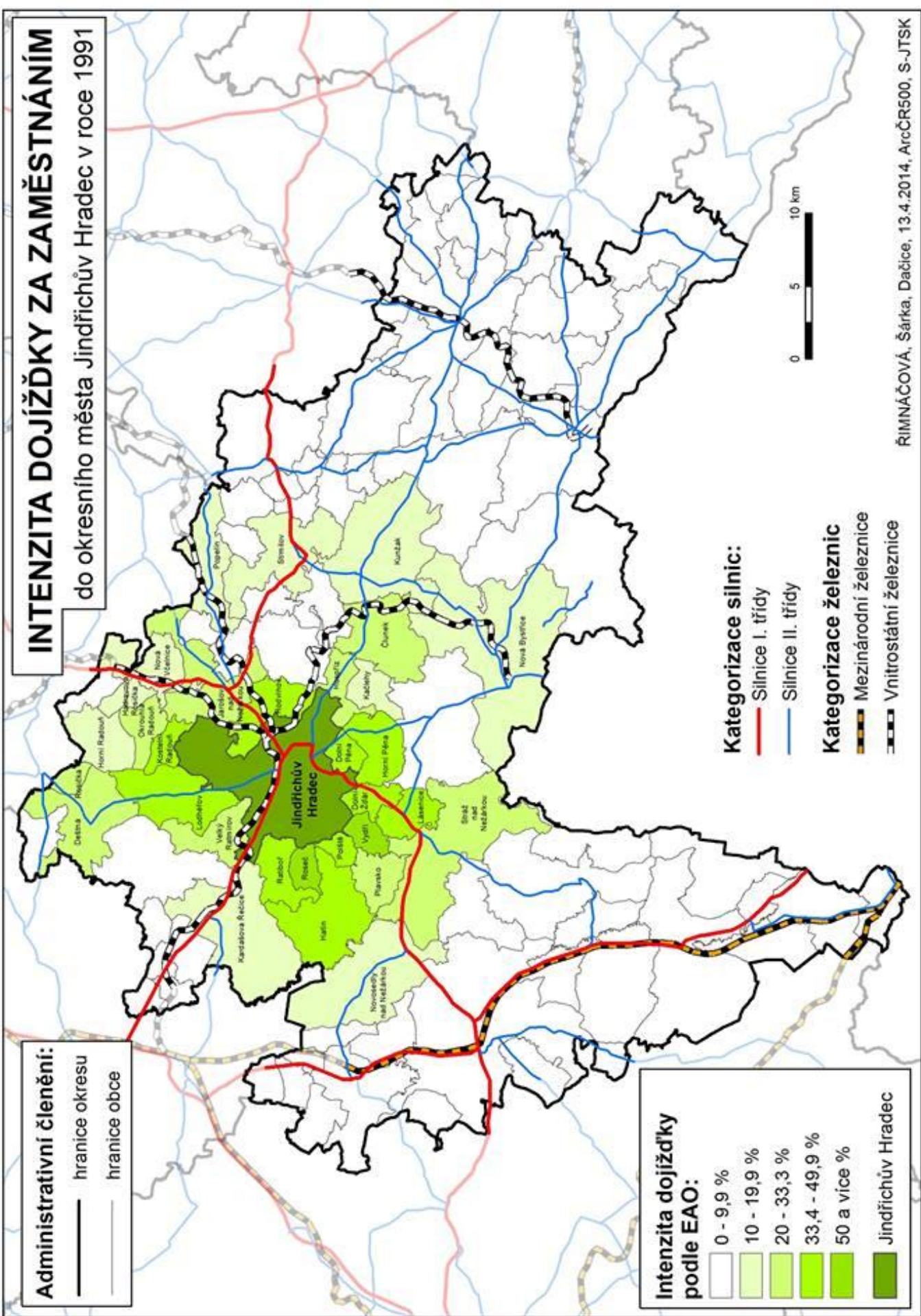
Zdroj: SLDB 1991, vlastní výpočty

Podle tabulky 14 lze říci, že dojízdňkové zázemí města Jindřichův Hradec obsahuje 29 obcí, z nich vyjíždí 2 068 osob z celkového úhrnu vyjíždějících 4 395 osob. Průměrný podíl vyjíždějících do okresního města z úhrnu vyjíždějících je tedy 45,4 %.

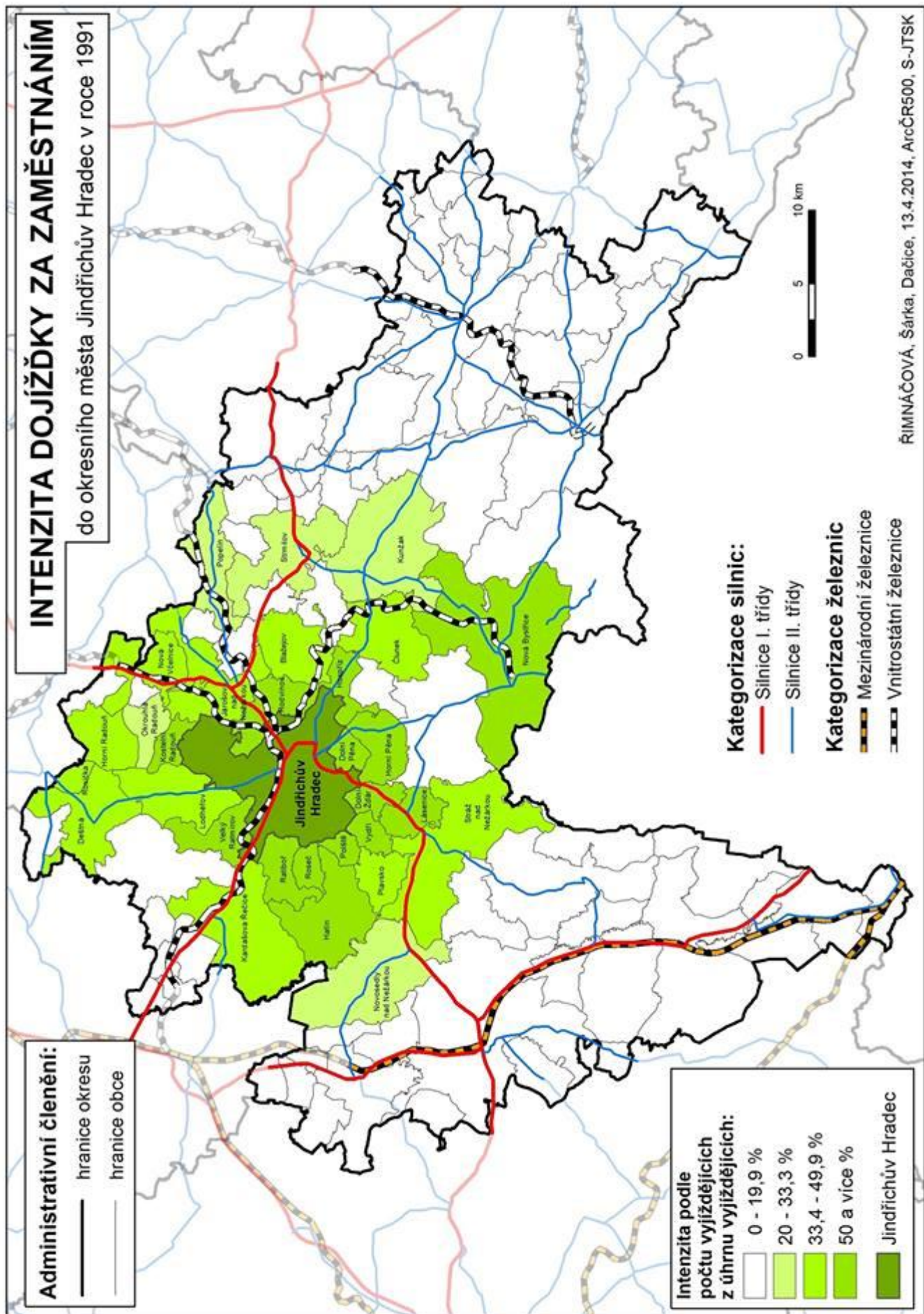
Tab. 14: Intenzita dojízdňky do zaměstnání do okresního města podle vyjíždějících z úhrnu vyjíždějících v roce 1991 (vybrané charakteristiky)

	počet obcí	počet vyjíždějících do okresního města	úhrn vyjíždějících	průměrný podíl vyjíždějících do okresního města z úhrnu vyjíždějících (%)
50,0 % a více	14	882	1404	62,8
33,4 – 49,9 %	10	924	2087	44,3
20,0 – 33,3 %	5	262	904	29,0
10,0 – 19,9 %	0	0	0	-
Celkem	29	2068	4395	45,4

Zdroj: SLDB 1991, vlastní výpočty



Mapa 8



Mapa 9

6.2 Dojížděkové zázemí Jindřichova Hradce v roce 2011

Podle první metodiky, tedy podle počtu dojíždějících z celkového počtu EA v roce 2011 zaznamenáváme u dojížděkového zázemí okresního města celkem 39 obcí, což je oproti roku 1991 nárůst. Prostorovou strukturu těchto obcí znázorňuje mapa 10. Dojížděkové zázemí je opět logicky uspořádáno kolem okresního města.

Tab. 15: Intenzita dojížděky za zaměstnáním do Jindřichova Hradce v roce 2011

50 % a více	33,4 – 49,9 %	20,0 – 33,3 %	10,0 – 19,9 %
-	Bednářeček	Blažejov	Bednárec
	Dolní Pěna	Dolní Žďár	Deštná
	Horní Skrýchov	Hatín	Doňov
		Horní Pěna	Dívčí Kopy
		Jarošov nad Nežárkou	Horní Radouň
		Kostelní Radouň	Hospříz
		Lásenice	Kamenný Malíkov
		Polště	Kardašova Řečice
		Příbraz	Lodhéřov
		Rodvínov	Nová Bystřice
		Velký Ratmírov	Nová Olešná
		Vydří	Nová Včelnice
			Okrouhlá Radouň
			Plavsko
			Pleše
			Pluhův Žďár
			Pístina
			Ratiboř
			Roseč
			Strmilov
			Stráž nad Nežárkou
			Záhoří
			Čluněk
			Číměř

zdroj: SLBD 2011

V roce 2011 do okresního města nevyjíždí ani jedna obec, kde je podíl vyjíždějících do okresního města větší než 50 % z celkového počtu ekonomicky aktivních. Do druhé zóny spadají pouze tři obce, z nich vyjíždí 104 osob z 280 EAO. Jsou to obce Bednářeček, Dolní Pěna a Horní Skrýchov. Dolní Pěna a Horní Skrýchov leží v přímé blízkosti okresního města, obec Bednářeček se nachází v severovýchodním směru od Jindřichova Hradce, má dobrou dopravní dostupnost, prochází jím železniční tah a silnice II. třídy.

Tab. 16: Dojížděkové zázemí Jindřichova Hradce v roce 2011 (vybrané charakteristiky)

	počet obcí	počet vyjíždějících do okresního města	počet ekonomicky aktivních	průměrný podíl vyjíždějících do okresního města z celkového počtu ekonomicky aktivních (%)
50,0 % a více	-	-	-	-
33,4 – 49,9 %	3	104	280	37,14
20,0 – 33,3 %	12	546	2 161	25,27
10,0 – 19,9 %	24	825	7 364	11,20
Celkem	39	1475	9805	24,54

Zdroj: SLDB 2011, ČSÚ, vlastní výpočty

Do třetí zóny dojížděkového zázemí města spadá 12 obcí, většina těchto obcí leží v přímé blízkosti okresního města. Do zóny čtvrté spadá nejvíce obcí a to 24, vyjíždí z nich 825 ze 7 364 EA. Průměrný podíl vyjíždějících do okresního města z celkového počtu ekonomicky aktivních je 11,20 %, což je blízko spodní hranici. Tyto obce následují přímo za zónou třetí.

Podle první metodiky v zázemí okresního města došlo sice k nárůstu obcí z 30 na 39 obcí, ale došlo také k poklesu významu dojížděkového zázemí o 25 %. Dojížděkový význam snižuje fakt, že v roce 2011 nespádala do dojížděkového zázemí ani jedna obec, kde by byl podíl vyjíždějících do okresního města vyšší než 50 % osob z celkového počtu ekonomicky aktivních. Do druhé zóny spadá v roce 2011 o 7 obcí méně než v roce 1991, tomu odpovídá i počet vyjíždějících.

Ve třetí zóně zaznamenáváme mezi roky nárůst obcí i mírný nárůst počtu vyjíždějících. Velmi zajímavou shledávám zónu čtvrtou, kde dochází k nárůstu o 14 obcí, počet vyjíždějících však zůstává stejný. Celkově tedy došlo k nárůstu počtu obcí, ke snížení počtu vyjíždějících, ke snížení počtu ekonomicky aktivních, ke snížení průměrného podílu vyjíždějících do okresního města z celkového počtu ekonomicky aktivních, kde jediný nárůst zaznamenala již zmíněná třetí zóna.

Podle metodiky druhé vykazuje určitou intenzitu dojížděky do zaměstnání v roce 2011 44 obcí. Nejpočetnější je první zóna, kam spadá 20 obcí. Za ní následuje hned zóna druhá se 14 obcemi, třetí s 9 obcemi a poslední zóna čtvrtá s pouze jedinou obcí.

Tab. 17: Intenzita dojížděky za zaměstnáním do Jindřichova Hradce v roce 2011

50 a více %	33,4 - 49,9 %	20 - 33,3 %	10 - 19,9 %
Bednářeček	Bednárec	Doňov	Staré město pod Landštejnem
Blažejov	Deštná	Dívčí Kopy	
Dolní Pěna	Kardašova Řečice	Kamenný Malíkov	
Dolní Žďár	Nová Bystřice	Kačlehy	
Hatín	Nová Olešná	Kunžak	
Horní Pěna	Nová Včelnice	Pleše	
Horní Radouň	Okrouhlá Radouň	Popelín	
Horní Skrýchov	Plavsko	Pístina	
Hospříz	Pluhův Žďár	Záhoří	
Jarošov nad Nežárkou	Příbraz		
Kostelní Radouň	Strmilov		
Lodhéřov	Stráž nad Nežárkou		
Lásenice	Střížovice		
Polště	Vydří		
Ratiboř			
Rodvínov			
Roseč			
Velký Ratmírov			
Čluněk			
Číměř			

Zdroj: SLDB 201, vlastní výpočty

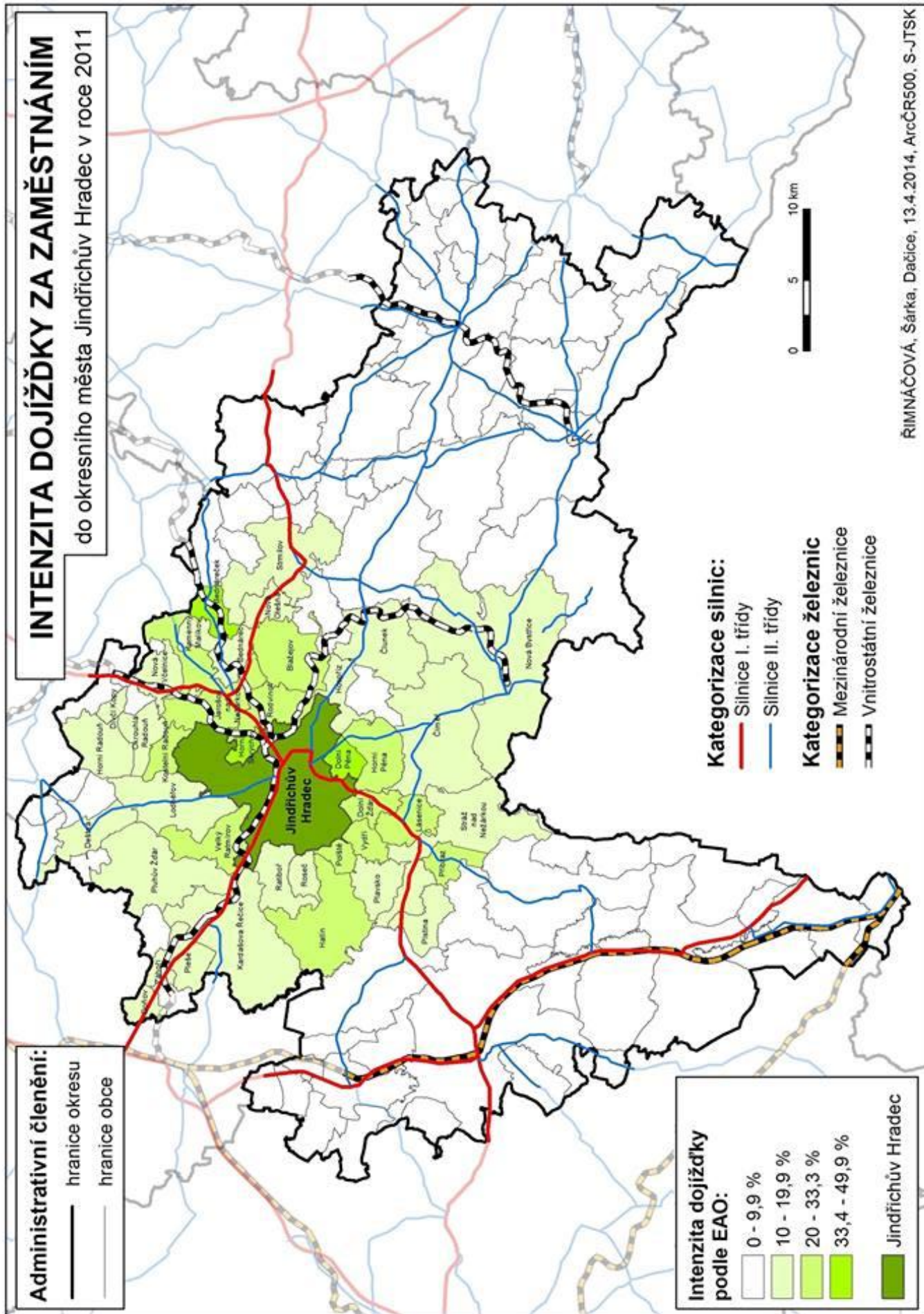
Podle tabulky 18 lze říci, že do dojízd'kového zázemí města patří podle této metodiky v roce 2011 44 obcí, ze kterých vyjíždí 1 647 osob z celkového úhrnu vyjíždějících 3 665. Průměrný podíl vyjíždějících do okresního města z celkového počtu vyjíždějících je 44, 94 %. Prostorovou strukturu těchto obcí znázorňuje mapa 9.

Tab. 18: Dojízd'kové zázemí Jindřichova Hradce v roce 2011 (vybrané charakteristiky)

	počet obcí	počet vyjíždějících do okresního města	úhrn vyjíždějících	průměrný podíl vyjíždějících do okresního města z úhrnu vyjíždějících (%)
50,0 % a více	20	854	1293	66,05
33,4 – 49,9 %	14	668	1916	34,86
20,0 – 33,3 %	9	119	415	28,67
10,0 – 19,9 %	1	6	41	14,63
Celkem	44	1647	3665	44,94

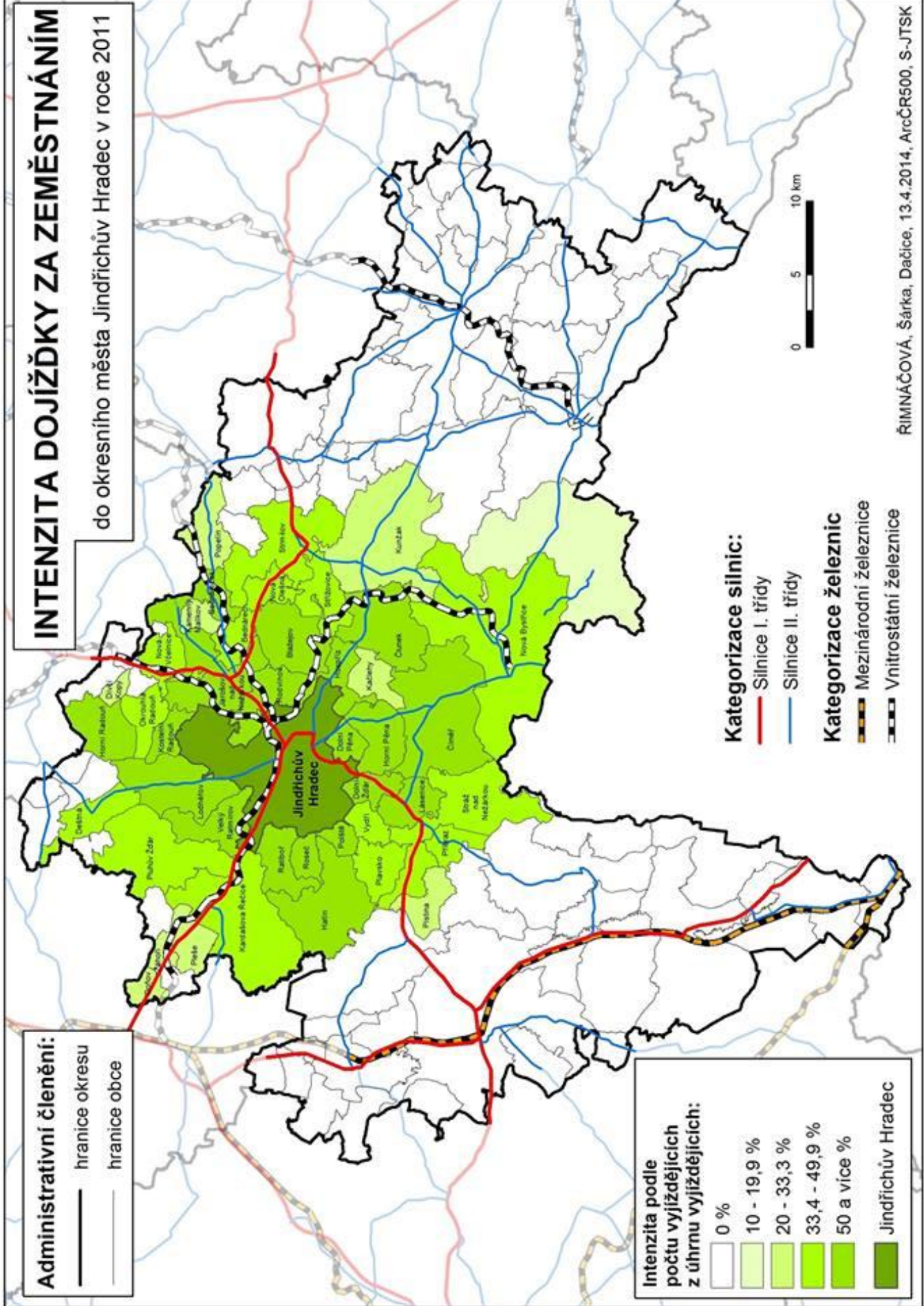
Zdroj: SLDB 2011, vlastní výpočty

Podle druhé metodiky se počet v dojízd'kovém zázemí okresního města zvýšil z 29 obcí na 44 obcí. Do okresního města skutečně vyjíždí za práci v roce 1991 2 068 osob, v roce 2011 dochází k poklesu vyjíždějících na 1 647 osob. Snížil se také celkový úhrn vyjíždějících ze 4 395 na 3 665. Průměrný podíl vyjíždějících z obcí z úhrnu vyjíždějících se však nijak rapidně nezměnil, v roce 1991 byl však nepatrně vyšší a to 45,4 %, v roce 2011 byl podíl vyjíždějících 44,94 %.



ŘIMNÁČOVÁ, Šárka, Dačice, 13.4.2014, ArcCR500, S-JTSK

Mapa 10



Mapa 11

Dojížděkové zázemí okresního města je ovlivňováno hustotou dopravní sítě, dopravní obslužností a dostupností a také vzdáleností od okresního města.

Dopravní obslužnost byla po roce 1989 omezena, neboť počet spojů veřejné hromadné dopravy, autobusové i železniční, byl hodně omezen. Některé obce nebyly obsluhovány vůbec, některé měly pouze dva spoje denně. Tato situace se optimalizovala až v roce 2005. Některé obce však stále zůstávaly bez jediného spoje o víkendech.

Jindřichohradeckem prochází významná trať České Budějovice – Veselí nad Lužnicí – Jihlava se železničním uzlem v Jindřichově Hradci a trať Praha - Vídeň, která prochází Třeboňskou pánví s uzlem v Českých Velenicích. Na východě okresu vede trať Kostelec – Dačice – Slavonice. Silniční síť zajišťuje dostatečnou dostupnost sídel v okrese. Územím okresu prochází důležité silniční spoje: České Budějovice - Jindřichův Hradec - Humpolec (E551), Vídeň - České Budějovice - Plzeň (E49). Třeboň spojuje s okresním městem komunikace I. třídy č. 34 (E551), ze které z města vede komunikace II. třídy, která dále pokračuje obcemi Hospřiz a Člunek a směřuje dále na Kunžak. Silnice E551 pokračuje kolem města Jindřichův Hradec a tvoří tak jeho obchvat. Dále vede kolem Jarošova nad Nežárkou a Nové Včelnice a poté směřuje na Kamenici nad Lipou. Tento směr silnice je přirozeným přivaděčem k dálnici D1, což je jeden z hlavních důvodů vysoké intenzity dopravy na této komunikaci. Další důležitá komunikace I. třídy č. 23 vede z Jarošova nad Nežárkou a to směrem na Třebíč. (Program rozvoje mikroregionu 2010)

Porovnáním obou metodik zjistíme, že druhá metodika ukazuje prostorové funkční vazby města a jeho okolí lépe než metodika první. První metodika, tedy vymezení dojížděkového zázemí podle počtu ekonomicky aktivních, neukazuje pravou intenzitu dojížděky za prací do okresního města, neboť do EAO jsou řazeni i osoby, jenž skutečně nedojíždí. Tento počet ekonomicky aktivních nám intenzitu vazeb, konkrétně dojížděky za prací, mezi městem a jeho zázemím snižují.

7. Porovnání dojížděkových regionů s vymezením regionů ORP a POÚ

Po zrušení okresních úřadů převzaly 1. 1. 2003 jejich působnosti obce s rozšířenou působností (dále ORP) a obce s pověřeným obecním úřadem (dále POÚ) podle zákona o stanovení obcí s pověřeným obecním úřadem a stanovení obcí s rozšířenou působností č. 314/2002 Sb. Jako podklad pro vymezení POÚ byla použita regionalizace vytvořená Maryášem a Řehákem.

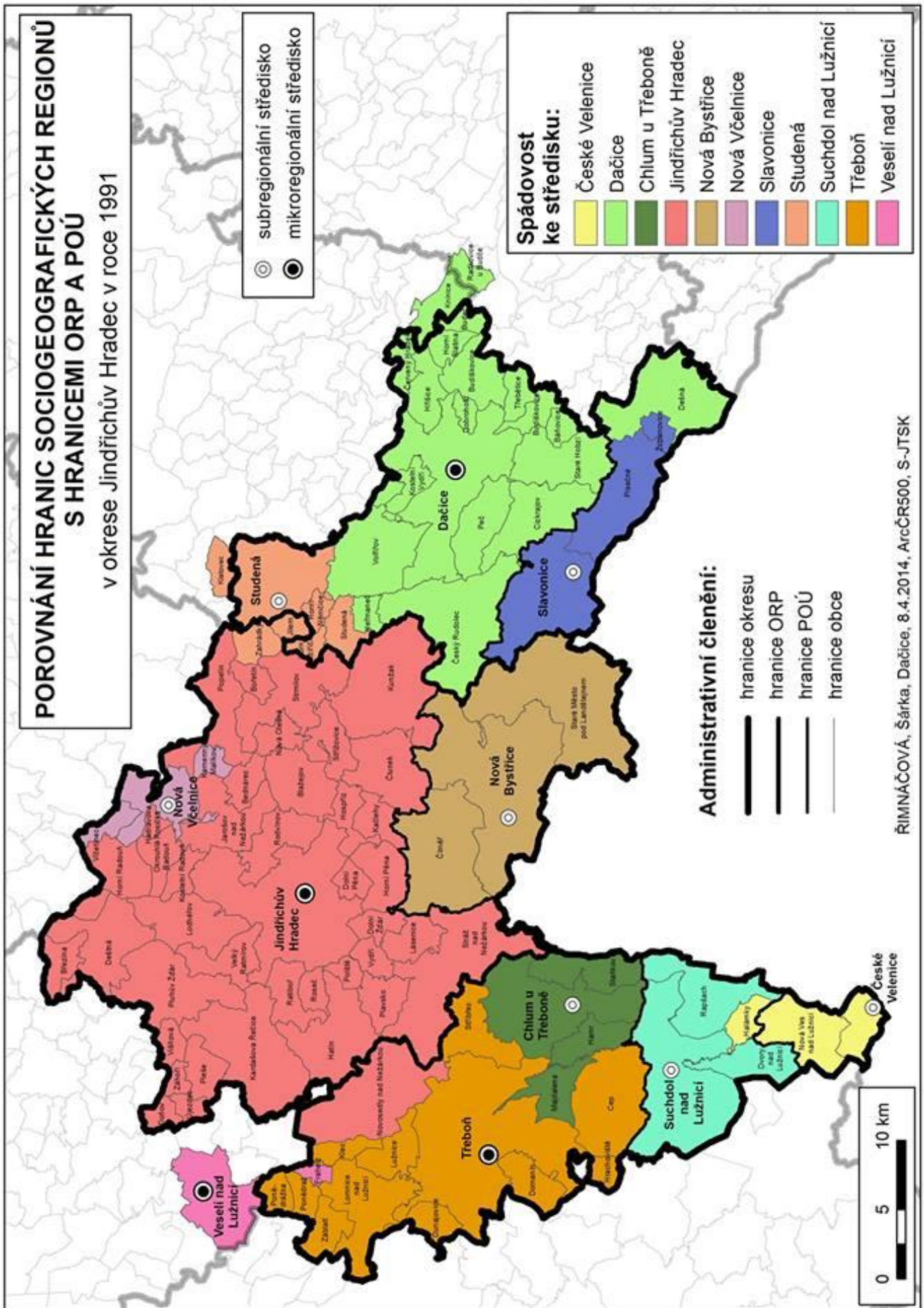
V okrese Jindřichův Hradec se nacházejí 3 ORP – Jindřichův Hradec, Dačice a Třeboň. Dále se zde nachází 7 POÚ – České Velenice, Dačice, Jindřichův Hradec, Nová Bystřice, Slavonice, Suchdol nad Lužnicí a Třeboň.

Pokud aplikujeme hranici POÚ na sociogeografickou regionalizaci v roce 1991, téměř odpovídá vymezeným sociogeografickým regionům. Hranice mikroregionu Jindřichův Hradec a hranice POÚ Jindřichův Hradec jsou téměř totožné, na západě dochází k rozšíření o jednu obec – Novosedly nad Nežárkou. Na severovýchodě je v regionu o dvě obce méně než v POÚ, jde o obce Zahradky a Jilem. Na severu POÚ se nachází ještě jedno vymezené středisko, je to Nová Včelnice, ke které spádují 2 obce. Mikroregion Dačice zahrnuje téměř všechny obce POÚ. Ke změně dochází v severozápadním cípu POÚ, kde se nachází subregion Studená, k níž spádují 3 obce z regionu POÚ, na jihovýchodě směřuje mikroregion až za hranice POÚ a to o jednu obec z POÚ Slavonice – Dešná. Na východě se rozšiřuje o dvě obce z jiných okresů, z okresu Jihlava Knínice a z okresu Třebíč Radkovice. Do POÚ Třeboň patří v roce 1991 2 dojížděkové regiony – mikroregion Třeboň a subregion Chlum u Třeboně. Na severu již zmíněné Novosedly nad Nežárkou, které v rámci regionalizace spádují k Jindřichovu Hradci a obec Frahelž, která vyjíždí z okresu do Veselí nad Lužnicí.

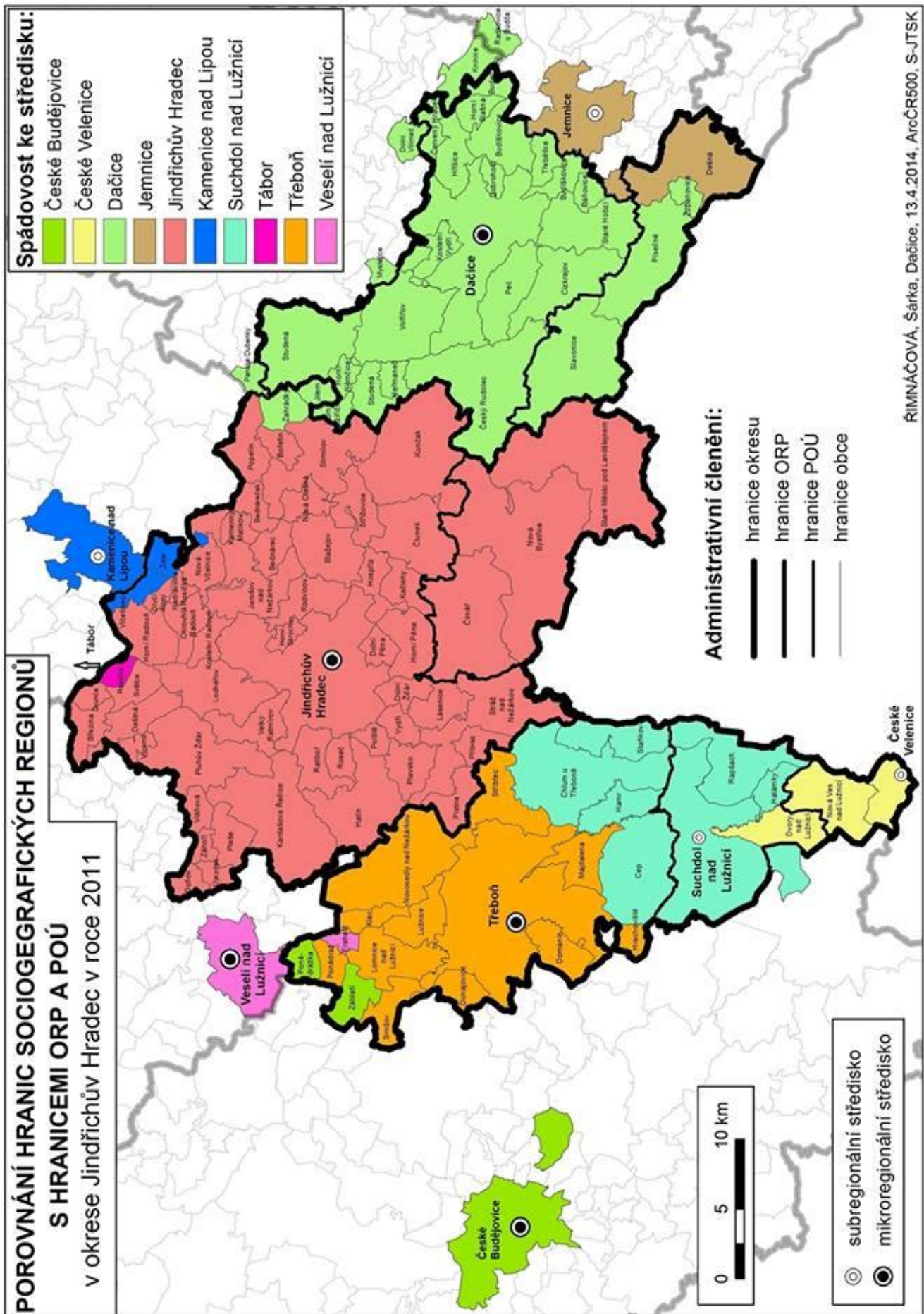
POÚ České Velenice zahrnuje pouze 2 obce, v rámci regionalizace do tohoto subregionu spáduje i obec Halámky, které patří do POÚ Suchdol nad Lužnicí, jehož hranice jinak odpovídají regionalizaci. Hranice POÚ Nová Bystřice absolutně odpovídají hranicím subregionu Nová Bystřice. Hranice posledního

POÚ téměř odpovídají, až na obec Dešná, která v rámci regionalizace spadá do mikroregionu Dačic. Můžeme tedy zkonstatovat, že hranice vymezených regionů v sociogeografické regionalizaci, až na pár výjimek, odpovídají hranicím POÚ.

V roce 2011 už při prvním pohledu na mapu 10 vidíme, že hranice regionů ze sociogeografické regionalizace odpovídají hranicím ORP a to zejména u mikroregionu Jindřichův Hradec a u mikroregionu Dačice. U mikroregionu Jindřichův Hradec pouze na severu směřují 3 obce z okresu (Rosička do Tábora, Žďár a Vlčetínek do Kamenice nad Lipou) a na severovýchodě nastává samá situace jako u roku 1991, kdy dvě obce z ORP Jindřichův Hradec spadají do mikroregionu Dačice (Zahrádky a Jilem). Hranice ORP Dačice je na západě shodná s hranicí mikroregionu, až na již zmíněné obce Zahrádky a Jilem. Na severu je oproti hranicím ORP mikroregion rozšířen o obce Panské Dubenky, Mysletice a Dolní Vilímeč z okresu Jihlava, na východě pak Knínice z okresu Jihlava a Radkovice z okresu Třebíč. Jihovýchodní část ORP ovlivňuje středisko za okresní hranicí Jemnice, které do svého regionu přibírá obec Dešná. V ORP Třeboň se nacházejí regiony Třeboň, Suchdol nad Lužnicí a České Velenice. Hranice regionů tedy spíše odpovídají hranicím POÚ. POÚ České Velenice zahrnuje 2 obce, ze severu se k nim v rámci regionalizace přidává obec třetí a to Dvory nad Lužnicí. Hranice POÚ Suchdol nad Lužnicí v jižní části odpovídají, až na zmíněné Dvory nad Lužnicí, hranicím subregionu, na severu neodpovídají, neboť v rámci regionalizace do tohoto subregionálního centra spadají další čtyři obce z POÚ Třeboň. Na jihozápadě je v rámci regionalizace subregion rozšířen o obci Hranice z českobudějovického okresu. Hranice POÚ Třeboň odpovídají pouze v západní východní části POÚ. V jižní části zasahuje subregion Suchdol nad Lužnicí a v severní části obce Záblatí a Ponědrážka vyjíždějí pryč z okresu do centra Českých Budějovic a obec Frahelž do Veselí nad Lužnicí. Z hlediska dojížděky do zaměstnání byly hranice ORP a POÚ, až na pár výjimek na Třeboňsku, vymezeny racionálně a plní svůj účel.



Mapa 12



Mapa 13

8. Závěr

Dojíždka za prací je nejvýznamnější regionální proces v České republice, slouží k vymezení tzv. pracovních regionů a identifikuje tak nejdůležitější prostorové vazby (místo bydliště a místo pracoviště). Hlavním cílem geografické analýzy dojíždky za prací bylo vymezení hranic spádových území center dojíždky za prací a intenzita vztahu mezi centrem a jeho zázemím.

První hypotéza se zabývá omezením počtu spojů, které mělo obrovský dopad na venkovská sídla, podle čehož se domnívám, že v okrese dojde k poklesu vyjíždky a to zejména z venkovských sídel. Marada (2010) a další autoři se zabývali tím, že po roce 1989 byl v České republice nárůst individuální automobilové dopravy, který dojíždku zvyšoval. Podle mého zjištění však tento nárůst v okrese Jindřichův Hradec nebyl tak markantní a tudíž v okrese opravdu došlo od roku 1991 do roku 2011 k poklesu vyjíždky a to jak z venkovských sídel, tak i z těch městských. Dochází tedy k celkovému poklesu dojíždky i vyjíždky.

Další hypotéza se zabývá intenzitou dojíždky, která je ovlivněna kvalitou dopravní sítě daného regionu, vlivem působení hlavních dopravních tepen a přítomnosti prvků veřejné hromadné dopravy. Můžeme říci, že tato hypotéza se nám také potvrdila, neboť intenzita dojíždky do okresního města je opravdu ovlivněna přítomností hlavních silnic a železnic, které okres protínají. Do Jindřichova Hradce tak dojíždí i lidé ze vzdálenějších obcí, neboť tyto obce se nacházejí na hlavních komunikacích a jsou tak lépe obsluhovány, než obce, které se nachází mimo hlavní silnice nebo železnice.

Poslední hypotéza určuje České Budějovice jako silné makroregionální středisko, které by mohlo ovlivňovat dojíždku v okrese výrazněji než ostatní střediska vymezená kolem okresu Jindřichova Hradce. V roce 1991 se význam pracovního střediska Českých Budějovic vůbec neprojevil. V roce 2011 také

nezaznamenáváme výrazné ovlivnění našeho okresu, do Českých Budějovic spadají pouze dvě obce.

Tato bakalářská práce je dílem s aktuálními daty ze sčítání 2011. Porovnáva dojížděku do zaměstnání censů 1991 a 2011, tedy období transformace. Po roce 1989 zde byl návrat k tržní ekonomice, docházelo k omezení některých odvětví průmyslu, což mělo za následek zvýšení nezaměstnanosti v určitých regionech, docházelo také k privatizaci. V roce 2004 vstoupila ČR do Evropské unie, což zapříčinilo hospodářský rozvoj. Snižuje se podíl zaměstnaných v sektoru zemědělském, a zvyšuje se podíl zaměstnaných ve službách. V dnešní době narůstá počet podnikatelů a drobných živnostníků. V současné době také dochází ke stárnutí populace a tím snížení počtu ekonomicky aktivních. Zaměříme – li se na prostorovou organizaci okresu Jindřichův Hradec a zhodnotíme – li geografické aspekty dojížděky do zaměstnání, zjistíme, že analýza dojížděky za zaměstnáním vykazala v obou sčítáních význam třech mikroregionálních center – Jindřichova Hradce, Dačic a Třeboně. Dominantní proud dojížděky byl do Jindřichova Hradce. Od roku 1991 do roku 2011 dochází k poklesu dojíždějících i vyjíždějících za prací. Dochází také ke snižování intenzity dojížděky do okresního města Jindřichův Hradec. Na tomto poklesu mají podíl jak vlivy statistické, tak vlivy reálné, které jsou zmíněny v kapitole 5.4.

Bakalářská práce může sloužit jako podklad pro další vědecký výzkum dojížděky v okrese Jindřichův Hradec. Výsledky výzkumu mohou být dále porovnávány s následujícími censy.

9. Použitá literatura a zdroje

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

ANDRLE, A., POJER, M. (1964): Dojíždka do zaměstnání v ČSSR, Statistika 12, SSÚ, Praha, s. 497-508

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 Baťova regionalistická konference 25.26. listopadu, Zlín. Sborník příspěvků - CD Rom. Zlín: Univerzita Tomáše Bati, 2005. s. 1-15

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

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

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 rajonizace ČSR. Československá demografická společnost při ČSAV, Praha. 304 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.

HORÁK, J., IGOR, I. (2010): Dopravní síť a jejich vliv na potencionální dojíždku do zaměstnání v ČR se zaměřením na Ostravsko, Institut geoinformatiky Hornicko – geologické fakulty Vysoké školy Báňské, Technické univerzity Ostrava, s. 153 - 161

HŮRSKÝ, J. (1978): Regionalizace České socialistické republiky na základě spádu osobní hromadné dopravy. Studia Geographica, 59, Geografický Ústav ČSAV, Brno, 182 s.

IVAN, I., TVRDÝ, L. (2007): Změny v prostorovém pohybu obyvatelstva Moravskoslezského kraje. In: Sborník Území, znalosti a rozvoj v rámci konference Zvyšování konkurenceschopnosti aneb nové výzvy pro rozvoj regionů, států a mezinárodních trhů, Ostrava: VSB-TU Ostrava, Ekf, Katedra regionální a environmentální ekonomiky, 20 s.

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

JEDLIČKA, J. (1981): Dynamika regionální struktury Moravy z hlediska pohybu za prací v letech 1961-70. Diplomová práce, KERG, Přírodovědecká fakulta UK, Praha.

JUREČEK, Z. (1967): Dojíždka do zaměstnání. Demografie 9 (2) SSÚ, Praha. s. 114-118

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

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

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

KRAFT, S., VANČURA, M. (2011): České Budějovice a jejich regionální působnost: dojíždka za prací a její změny mezi roky 1991 a 2001. Auspicia, vol. 8, No. 2, s. 43 – 48

KRUGMAN, P. (1999): The Role of Geography in Development. International Regional Science Review 1999; 22, p. 142-161.

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

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

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

MACKA, M. (1969): Vymezování oblastí podle dojížděky do zaměstnání. In: K metodám ekonomicko-geografické regionalizace, Studia geographica 8, GÚ ČSAV, Brno, s. 91-106

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.

MARYÁŠ, J., ŘEHÁK, S. (1987): Soupis sociálně geografických regionů ČSSR. In: Zprávy Geografického ústavu ČSAV. vol. 24, no. 2, s. 41-58.

MEJSTRÍK, J. (2011): Dojížděka a vyjížděka do zaměstnání do/z hl. m. Prahy. Útvar rozvoje hl. m. Prahy, Odbor strategické koncepce, 17 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.

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

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

ŘEHÁK, S. (1984): Vliv integrace obcí na kartografické znázorňování dojížděky do zaměstnání. Zprávy GGÚ ČSAV 21 (2): Brno, s. 41-45

ŘEHÁK, S. (1987): Dojíždka do zaměstnání. In: Atlas obyvatelstva ČSSR, mapový list III. 1, 1 : 750 000, GGÚ ČSAV - FSÚ, Brno - Praha.

SZCZYRBA, Z., TOUŠEK, V., MARYÁŠ, J. (2005): Procesy transformacyjne w handlu detalicznym Republiki Czeskiej w układzie regionalnym. In: Kosiedowski, W. (ed.): Regiony Europy Środkowej i Wschodniej wobec globalizacji i integracji międzynarodowej. Toruń : Uniwersytet Mikołaja Kopernika. s. 409-412.

SEIDENGLANZ, D., (2007): Dopravní charakteristiky venkovského prostoru. Disertační práce, Geografický Ústav MU, Brno, 162 s.

SOTONOVÁ, M. (2013): Analýza dojíždky za zaměstnáním v rámci ČR v kontextu udržitelnosti. Bakalářská práce. Univerzita Pardubice. Fakulta ekonomicko – správní, Ústav správních a sociálních věd, 40 s.

SÝKORA, L., MULÍČEK, O. (2009): The micro-regional nature of functional urban areas (FUAs): lessons from the analysis of Czech urban and regional system. *Urban Research and Practice* 2 (3), p. 287-307.

ŠILHAN, B. (1946): Pohyb obyvatelstva za zaměstnáním. Zprávy Zemského studijního a plánovacího ústavu v Brně č. 2, s. 72-76

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

TONEV, P. Dojíždka za prací v ČR: Metodické přístupy k využití tohoto procesu při regionalizaci území. Disertační práce. Brno: Přírodovědecká fakulta MU, 2007. 146 s.

VOBECKÁ, J. (2009): Dojíždkový přístup k vymezení městského, příměstského a venkovského obyvatelstva v České republice. *Demografie*, 51, č. 1, s. 14 – 22

ZELINSKY, W. (1971): The hypothesis of the Mobility Transition. *Geographical Review* 61 (2), American Geographical Society, p. 219-249
Dostupné na: <http://www.cedir.fr/cedir2/wpcontent/uploads/2012/07/ZELINSKY-Wilbur-The-hypothesis-of-the-mobility-transition-Geographical-Review.pdf>

ZYCH, O. (2011): Distance-decay efekt v dojíždce za prací na příkladu kraje Vysočina. Bakalářská práce, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, katedra geografie, 82 s.

Ostatní zdroje:

- ArcCR500 – Digitální geografická databáze 1:500 000.
- Dojíždka do zaměstnání a škol. Okres Jindřichův Hradec, 1991
- Dojíždka do zaměstnání a škol. Okres České Budějovice, 1991
- Dojíždka do zaměstnání a škol. Okres Tábor, 1991
- Dojíždka do zaměstnání a škol. Okres Jihlava, 1991
- Dojíždka do zaměstnání a škol. Okres Pelhřimov, 1991
- Dojíždka do zaměstnání a škol. Okres Třebíč, 1991
- Dojíždka do zaměstnání a škol. Okres Znojmo, 1991
- Dojíždka do zaměstnání a škol. Okres Jindřichův Hradce, 2011
- Dojíždka do zaměstnání a škol. Okres České Budějovice, 2011
- Dojíždka do zaměstnání a škol. Okres Tábor, 2011
- Dojíždka do zaměstnání a škol. Okres Jihlava, 2011
- Dojíždka do zaměstnání a škol. Okres Pelhřimov, 2011
- Dojíždka do zaměstnání a škol. Okres Třebíč, 2011
- Dojíždka do zaměstnání a škol. Okres Znojmo, 2011
- Historický lexikon obcí České republiky 1869-2005, II. díl. ČSÚ, Praha. 2006.
- Jízdní řád, autobusy, okres Jindřichův Hradec 1991
- Jízdní řád, vlaky, okres Jindřichův Hradec 1991
- Program rozvoje mikroregionu, 2010, Jindřichův Hradec, 2010, 75 s.
- Statistický lexikon obcí ČR, 1992. ČSÚ a MV ČR, Praha. 1994.

Internetové zdroje

Český statistický úřad, Mezikrajské porovnání vybraných ukazatelů nezaměstnanosti, [cit. 2014-12-1], Dostupný na:
[http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/t/220041C658/\\$File/80130212q4f03.pdf](http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/t/220041C658/$File/80130212q4f03.pdf)

Český statistický úřad, Obyvatelstvo Jihočeského kraje, [cit. 2014-14-1], Dostupný na:
http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/obyvatelstvo_jihoceskeho_kraje_v_1_az_3_c_tvrleti_2012

Český statistický úřad, Zaměstnanost, nezaměstnanost, [cit. 2014-17-1], Dostupný na:

http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/zamestnanost_nezamestnanost_prace

Český statistický úřad, Dojíždka za prací a do škol, [cit. 2014-20-2], Dostupný na WWW:
[http://www.czso.cz/xt/redakce.nsf/i/podrobne_udaje_v_publikacich_ze_sl_db_2001_dojizdka/\\$File/13-812904.pdf](http://www.czso.cz/xt/redakce.nsf/i/podrobne_udaje_v_publikacich_ze_sl_db_2001_dojizdka/$File/13-812904.pdf)

Český statistický úřad, Počet obyvatel v okrese Jindřichův Hradec, [cit. 2014-22-2], Dostupný na: <http://www.czso.cz/sldb/sldb2001.nsf/okresy/>

Český statistický úřad, SLDB Jindřichův Hradec 2001, [cit. 2014-26-2], Dostupný na:

[http://www.czso.cz/xc/redakce.nsf/bce41ad0daa3aad1c1256c6e00499152/ffc175069a67ba11c12576f5001e7351/\\$FILE/4103-3104-1.pdf](http://www.czso.cz/xc/redakce.nsf/bce41ad0daa3aad1c1256c6e00499152/ffc175069a67ba11c12576f5001e7351/$FILE/4103-3104-1.pdf)

Český statistický úřad, Charakteristika okresu Jindřichův Hradec, [cit. 2014-26-2], Dostupný na: http://www.czso.cz/xc/redakce.nsf/i/charakteristika_okresu_jh

Český statistický úřad, Metodické vysvětlivky, [cit. 2014-27-2], Dostupný na: [http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/t/A10032781A/\\$File/36820214.pdf](http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/t/A10032781A/$File/36820214.pdf)

Jihočeský kraj, Socioekonomický profil, [cit. 2014-28-2], Dostupný na: www.kraj-jihocesky.cz/file.php?par%5Bid_r%5D=88136...0

10. Přílohy

Seznam tabulek

Tab. 1: Změny v územním členění v okrese Jindřichův Hradec

Tab. 2: Vymezení subregionálních a mikroregionálních středisek v okrese Jindřichův Hradec v roce 1991

Tab. 3: Vymezení subregionálních a mikroregionálních středisek mimo okres Jindřichův Hradec, která by mohla ovlivňovat dojížděku do zaměstnání v roce 1991

Tab. 4: Vymezení subregionálních a mikroregionálních středisek v okrese Jindřichův Hradec v roce 2011

Tab. 5: Vymezení subregionálních a mikroregionálních středisek mimo okres Jindřichův Hradec, která by mohla ovlivňovat dojížděku do zaměstnání v roce 2011

Tab. 6: Srovnání vybraných charakteristik středisek dojížděky za prací v okrese Jindřichův Hradec v letech 1991 a 2011

Tab. 7: Dojížděkové regiony okresu Jindřichův Hradec v roce 1991 (vybrané charakteristiky)

Tab. 8: Dojížděkové regiony v okrese Jindřichův Hradec v roce 2011 (vybrané charakteristiky)

Tab. 9: Srovnání vybraných charakteristik pracovních středisek v okrese Jindřichův Hradec v roce 1991 a 2011

Tab. 10: Srovnávání dojížděkových regionů 1991 a 2011 (vybrané charakteristiky)

Tab. 11: Intenzita dojížděky podle EAO Jindřichova Hradce v roce 1991

Tab. 12: Intenzita dojížděky podle EAO Jindřichova Hradce v roce 1991 (vybrané charakteristiky)

Tab. 13: Intenzita dojížděky do zaměstnání do okresního města podle vyjíždějících z úhrnu vyjíždějících v roce 1991

Tab. 14: Intenzita dojížděky do zaměstnání do okresního města podle vyjíždějících z úhrnu vyjíždějících v roce 1991 (vybrané charakteristiky)

Tab. 15: Intenzita dojížděky za zaměstnáním do Jindřichova Hradce v roce 2011

Tab. 16: Dojížděkové zázemí Jindřichova Hradce v roce 2011 (vybrané charakteristiky)

Tab. 17: Intenzita dojížděky za zaměstnáním do Jindřichova Hradce v roce 2011

Tab. 18: Dojížděkové zázemí Jindřichova Hradce v roce 2011 (vybrané charakteristiky)

Seznam obrázků

Obr. 1: Sociogeografická regionalizace České republiky (2001)

Obr. 2: Lokalizace okresu Jindřichův Hradec v rámci České republiky

Seznam grafů

Graf 1: Počet obyvatel v okrese Jindřichův Hradec 1991 – 2011

Graf 2: Vyjíždějící – okres Jindřichův Hradec 1991, 2011

Graf 3: Dojíždějící – okres Jindřichův Hradec 1991, 2011

Seznam map

Mapa 1: Dopravní síť okresu Jindřichův Hradec v roce 2011

Mapa 2: Střediska dojížděky v roce 1991

Mapa 3: Střediska dojížděky v roce 2011

Mapa 4: Dojížděkové regiony v okrese Jindřichův Hradec v roce 1991

Mapa 5: Dojížděkové regiony v okrese Jindřichův Hradec v roce 2011

Mapa 6: Dojížděkové regiony v okrese Jindřichův Hradec v roce 1991

Mapa 7: Dojížděkové regiony v okrese Jindřichův Hradec v roce 2011

Mapa 8: Intenzita dojížděky za zaměstnáním do okresního města Jindřichův Hradec v roce 1991

Mapa 9: Intenzita dojížděky za zaměstnáním do okresního města Jindřichův Hradec v roce 1991

Mapa 10: Intenzita dojížděky za zaměstnáním do Jindřichova Hradce v roce 2011

Mapa 11: Intenzita dojížděky za zaměstnáním do okresního města v roce 2011

Mapa 12: Porovnání hranic dojížděkových regionů a hranic ORP a POÚ v roce 1991

Mapa 13: Porovnání hranic dojížděkových regionů a hranic ORP a POÚ v roce 2011

Mapa 14: Obce v okrese Jindřichův Hradec v roce 2011

