

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

Pedagogická fakulta

Katedra geografie

Eva NOVÁKOVÁ

**Doprava a dojížd'ka za prací v regionu Milevska
mezi léty 1991 - 2001**

Diplomová práce

Vedoucí práce: RNDr. Stanislav Kraft

České Budějovice, 2010

Ráda bych touto cestou poděkovala vedoucímu práce panu RNDr. Stanislavu Kraftovi za jeho rady, připomínky a trpělivost, kterou projevil při zpracování této práce. Je mojí milou povinností poděkovat i ostatním lidem, kteří se podíleli na vzniku práce.

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

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

Datum

Podpis studenta

ANOTACE:

Předkládaná diplomová práce se zabývá analýzou veřejné hromadné dopravy osob v dojížděkovém území v regionu Milevska mezi léty 1991 – 2001. Úvodní kapitoly se věnují cílům práce a přehledu publikované literatury. Kapitola „metodika zpracování“ se věnuje popisu jednotlivých metod, které jsou použity pro popsání dojížděkového území Milevska a dopravní obslužnosti regionu Milevska. Následující kapitola je zaměřena na vybrané geografické charakteristiky Milevska. Další kapitoly se zabývají dopravní obslužností a dojížděkou obyvatelstva za prací v daném regionu. V rámci této kapitoly je popsán i vývoj dojížděky v České republice a v Jihočeském kraji. Poslední kapitola obsahuje hodnocení zkoumané problematiky.

SUMMARY:

This submitted thesis analyses the public mass transport of the commuting area in the Milevsko region between 1991 - 2001. The introductory chapters attend to the aims of this thesis and to the list of the published literature. The chapter „Metodika zpracování“ covers the description of the individual methods, which are used for the description of the commuting area of Milevsko and for the roading of the Milevsko region. The following chapter is focused on the chosen geographical characteristics of Milevsko. The next chapters consider the roading and the commuting of the inhabitants to work in this region. Within this chapter is also described the development of the commuting in the Czech republic and in the South Bohemian region. The last chapter involves the evaluation of the surveyed problems.

OBSAH:

1. ÚVOD A CÍLE PRÁCE.....	7
2. ROZBOR LITERATURY	
2.1 Zahraniční literatura.....	9
2.2 Česká a slovenská literatura	
2.2.1 Literatura o dopravě.....	9
2.2.2 Literatura o dojížděce.....	10
3. METODIKA ZPRACOVÁNÍ	
3.1 Vymezování dojížděkového zázemí regionu Milevska.....	12
3.2 Dopravní obslužnost a dopravní dostupnost v regionu Milevska.....	13
4. VYBRANÉ GEOGRAFICKÉ CHARAKTERISTIKY MILEVSKA	
4.1 Vymezení a poloha.....	16
4.2 Vybrané fyzickogeografické charakteristiky.....	16
4.3 Vybrané sociogeografické charakteristiky	
4.3.1 Obyvatelstvo, trh práce a dojížděka za prací.....	17
4.3.2 Sídelní struktura.....	22
4.3.3 Zemědělství, lesnictví a rybářství.....	23
4.3.4 Průmysl.....	24
4.3.5 Služby.....	25
4.3.6 Cestovní ruch.....	27
4.4 Dopravní infrastruktura	
4.4.1 Doprava pěší a cyklistická.....	29
4.4.2 Silniční doprava a železniční doprava.....	29
5. DOJÍŽĎKA OBYVATELSTVA ZA PRACÍ	
5.1 Vývoj dojížděky za prací v ČR.....	32
5.2 Dojížděka za prací v Jihočeském kraji mezi léty 1991 – 2001.....	33
5.3 Dojížděkové zázemí Milevska.....	36

6. DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST REGIONU MILEVSKA	
6.1 Dopravní obslužnost v regionu Milevska v současnosti.....	39
6.2 Dopravní obslužnost v regionu Milevska v letech 1991 a 2001.....	41
7. HODNOCENÍ ZKOUMANÉ PROBLEMATIKY	
7.1 Hodnocení dojížděkového zázemí a jeho změny mezi léty 1991 – 2001.....	51
7.2 Analýza dopravní obslužnosti v letech 1991 – 2001.....	53
8. ZÁVĚR.....	56
9. SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A PRAMENŮ.....	58
10. SEZNAM PŘÍLOH.....	61

1. ÚVOD A CÍLE

Téma diplomové práce je Doprava a dojíždka za prací v regionu Milevska mezi léty 1991 – 2001. Důvodem zvolení tématu diplomové práce byl především můj vlastní zájem, jelikož jsem byla od dětství odkázaná na veřejnou hromadnou dopravu. Ale v dnešní době můžeme o dopravě mluvit jako o základní potřebě každého z nás. Přesto, že od roku 1989 převládá na trhu individuální automobilová doprava, hraje veřejná hromadná přeprava osob stále v našem životě důležitou roli. Práce je soustředěna pouze na veřejnou hromadnou dopravu, protože je příležitostí k udržitelnosti sídelní struktury a na rozdíl od individuální automobilové dopravy je šetrnější k životnímu prostředí.

Hlavním cílem předkládané diplomové práce je zjištění změn v dopravě a v dojíždce za prací v regionu Milevska v letech 1991 a 2001.

Prvním cílem je proniknutí do teoreticko-metodologické části, což obnáší seznámení se základními pojmy a s problematikou veřejné hromadné dopravy. Jedná se především o dopravní obslužnost regionu a vliv transformace v České republice po roce 1989 na poptávku po veřejné hromadné dopravě.

Dalším cílem je zjištění dojíždkového zázemí města Milevska na základě dat Sčítání lidu, domů a bytů 1991 a 2001. Pomocí těchto dat se zjistí, které obce jsou z hlediska dojíždky spádované do města Milevska. Zároveň byl zjištěn i celkový počet vyjíždějících z daných obcí a počet vyjíždějících jen do Milevska. Pomocí těchto údajů se dá vypočítat celkový procentuální počet dojíždějících za prací do Milevska. Na základě těchto výpočtů je dalším cílem vytvoření map za rok 1991 a 2001 pomocí programu ArgGIS 9.1.

Protože je dojíždka za prací ovlivněna hlavně dopravou a její kvalitou, tak je v této práci důležitým cílem i dopravní obslužnost regionu Milevska. K tomu účelu je zapotřebí získání dat jízdních řádů pro rok 1991 a 2001, kde zjistíme dopravní obslužnost a její kvalitu v jednotlivých obcích regionu Milevska. Pomocí těchto zdrojů by se dala zjistit i časová dostupnost, ale ta není v této práci řešena.

Cílem je tedy zjistit celkový počet přímých spojů do Milevska ze sledované obce, počet spojů v ranní špičce a počet návratových spojů. Tyto údaje byly vypočítány pro jednotlivé obce sledovaného regionu.

Na základě výše uvedených cílů je dalším cílem vytvoření tabulek a map pomocí programu ArgGIS 9.1.

Samozřejmostí je i vzhled do geografické charakteristiky regionu Milevska a analyzovat vývoj největších zaměstnavatelů.

Posledním cílem je syntéza zkoumané problematiky, kde by se dalo očekávat snížení výkonů veřejné hromadné dopravy na úkor osobní automobilové dopravy. U hodnocení kvality dopravní obslužnosti v daném dojížděkovém zázemí lze předpokládat, že obce s větší rozlohou a hlavně s vyšším počtem obyvatel budou mít lepší dopravní obslužnost, než obce s nižším počtem obyvatel. Také lze očekávat, že lepší kvalita dopravní obslužnosti bude v obcích, které jsou v blízkosti města Milevska. V závěru práce se pokusím ještě navrhnout eventuální změny v dopravní obslužnosti regionu Milevska.

2. ROZBOR LITERATURY

2.1 ZAHRANIČNÍ LITERATURA

Základní zahraniční literaturou pro vypracování této práce byla publikace **Modern Transport Geography** (S. Nutley 1998), ve které je řešena otázka postavení veřejné hromadné dopravy a dostupnosti venkovského prostoru. Mezi autory, kteří se zabývají dopravou, můžeme řadit **F. Greena** (Green 1953), který se věnoval studiu regionů ve Velké Británii a především se zajímal o autobusovou dopravu. V Německu problematiku dopravních regionů řešil **H. G. Zimpel** (Zimpel 1958), v jehož díle jsou dopravní regiony označovány jako regiony s příležitostí cestování hlavně za prací.

Další významné dílo je publikace **The Geography of transport systém** (J-P. Rodrigue, C. Comtois, B. Slack 2006). Tato práce zdůrazňuje význam dopravy především při překonávání bariér v prostoru. Dílo je pro lepší přehled doplněno mapami a grafy. Tato publikace je v dnešní době přístupná i na internetových stránkách: <http://people.hofstra.edu/geotrans/>.

2.2 ČESKÁ A SLOVENSKÁ LITERATURA

2.2.1 Literatura o dopravě

Obecně můžeme hovořit o nedostatku literatury vztahující se k tématu předkládané práce, ale nesmíme brát v úvahu odborné publikace, které se věnují geografii dopravy obecně. I když se dá říct, že téma dopravní obslužnosti je v posledních letech velmi populární, dosud nevyšla žádná zásadní monografie týkající se daného tématu.

Základní literaturou pro tuto práci byla publikace J. Brinkeho (Brinke 1981, 1992) a O. Šlampy (Šlampa 1967). Práce **O. Šlampa** je velmi důležitou prací vzhledem k dané problematice a hlavně se jedná o první publikaci všeobecné geografie dopravy u nás. V první všeobecné části se autor zabývá podněty a ekonomickou podstatou dopravy, úkoly a metodami dopravní geografie, vývojem dopravy, základními pojmy a klasifikací dopravy. Druhá část díla je část speciální, která je zaměřena na jednotlivé druhy dopravy a jejich historický vývoj. Podobným dílem je práce **J. Brinkeho** – Úvod

do geografie dopravy, kde opět popisuje jednotlivé druhy dopravy a samozřejmě v této práci nechybí ani základní definice a pojmy používané v dopravě, stručný vývoj dopravy a součástí práce je i charakteristika světové dopravy. V druhém díle (1992) se autor věnuje nejen dopravě obecně a jednotlivým odvětvím, ale i vlivu dopravy na životní prostředí. Popisuje zde nejen negativní vlivy, ale i pozitivní vlivy dopravy na životní prostředí.

Dalším důležitým autorem věnující se geografii dopravy je **S. Mirvald** (Mirvald 1999, 2000, 2002). Jeho dílo je považováno za první učební texty oblasti geografie dopravy po roce 1989. V první práci (1999) se zabývá postavením dopravy v sektoru národního hospodářství, významem dopravní dostupnosti, hierarchií středisek apod. Druhá publikace (2000) je zaměřena na silniční a železniční dopravu a její postavení v České republice a ve světě. V posledním díle (2002) se autor věnuje letecké a vodní dopravě.

Významným dílem pro tuto práci byla také práce **J. Hůrského** (Hůrský 1978), který se zabývá problematikou dopravně geografických regionalizací. Publikace je orientovaná hlavně metodicky; popisuje typologii a metodiku dopravních předělů v osobní i hromadné dopravě. Tato práce je také pokusem o soustavné podání a aplikační zhodnocení všech kritérií pro oblastní členění z hlediska osobní přepravy. Pro předkládanou práci byla hlavně důležitá kapitola o vymezení dojížděkového spádu.

V současné době se geografii dopravy zabývá i **M. Marada** (Marada 2003), který se věnuje problematice dopravních středisek. Otázkám veřejné a železniční dopravy se věnuje **D. Seideglanze** (Seideglanz 2005).

Ze slovenských autorů zmiňuji **F. Křížana** a **L. Tolmáči** (2008), kteří se zaměřili na problematiku veřejné hromadné dopravy na Slovensku.

2.2.2 Literatura o dojížděce

Nejstarší studie o problematice dojížděky za prací se objevili již v osmdesátých letech 19. století v Německu. Větší pozornost je tomuto tématu věnována až v několika posledních desetiletích, kdy se dojížděka za prací zjišťuje při SLDB.

Základní literaturou pro předkládanou diplomovou práci bylo dílo **M. Macky** (Macka 1966), který se zabýval dojížděkou za prací v Brně. Ve své práci předkládá i přehled řešení problémů při zjišťování dojížděky za prací. Jedná se například o definici

dojíždějíciho za prací, kritérium času a vzdálenosti nebo vymezení oblasti dojížděkového území.

Dalším důležitým dílem je práce **V. Touška** a **Z. Szczyrba** (2004), kteří se věnují změnám pohybu za prací v transformačním období devadesátých let v české republice a podrobněji se zaměřili na dojížděku za prací v Brně mezi léty 1991 a 2001. Tito autoři ve své práci upozorňují i na úskalí porovnatelnosti dat ze sčítání lidu, domů a bytů v roce 1991 a 2001. Obdobně ve svém příspěvku hodnotí změny v dojížděce za prací v Brně a jeho zázemí mezi posledními dvěma cenzy **R. Hubl – T. Krejčí – Š. Palcová – V. Toušek** (2005). Transformačními procesy a geografickou organizací společnosti v České republice se také zabývá **M. Hampl** (1991,2001)

Významným autorem problematiky dojížděky za prací je **S. Řehák** (1988), který provedl v roce 1980 hodnocení výsledků ze SLDB. V této práci si S. Řehák vymezil dojížděkové regiony a pokusil se definovat závislosti mezi územním rozsahem a velikostí jader. Také nově definoval vazby mezi jádrem a zázemím z hlediska dojížděky za prací. Na základě vztahů mezi zázemím a jádrem regionu charakterizuje jednotlivé regiony. S. Řehák se podílel i na tvorbě Atlasu obyvatelstva ČSSR, kde byly zpracovány mapy dojížděky do zaměstnání.

V poslední době se dojížděce za prací věnuje i **J. Čekal** (2006), který se zaměřil ve své disertační práci hlavně na Jihočeský kraj konkrétně na geografickou analýzu prostorové mobility obyvatelstva. Ve své práci se zabývá hlavními středisky a jejich regiony a dále se zaměřil na vymezení dojížděkového zázemí Českých Budějovic.

Významné jsou i práce **J. Hůrského** (1966b, 1966c), který řešil hlavně metody kartografického znázornění dojížděky do práce a také sestavil mapy dojížděky do zaměstnání, které jsou součástí Atlasu ČSSR.

Na Slovensku se dojížděkou do zaměstnání zabývá **D. Michniak** (2003, 2005). Ve své práci (2005) se zaměřuje na dojížděku za prací v krajských městech a v díle (2003) se věnuje hodnocení vybraných aspektů na dojížděku za prací v Bratislavě.

3. METODIKA ZPRACOVÁNÍ

Tato kapitola popisuje postup práce při vykonávání jednotlivých analýz, které jsou důležité pro dosažení výše uvedených cílů. První podkapitola se zabývá problematikou hodnocení dojížděkového zázemí v regionu Milevska. Hlavním střediskem tohoto dojížděkového zázemí je město Milevsko. Následující podkapitola je zaměřena na zjištění kvality dopravní obslužnosti v regionu Milevska.

3.1 VYMEZOVÁNÍ DOJÍŽĎKOVÉHO ZÁZEMÍ V REGIONU MILEVSKA

Na základě zvoleného tématu předkládané diplomové práce, je tato práce omezena na region Milevska, proto prvním úkolem bylo zjistit, které obce do tohoto regionu vzhledem k dojížděci za prací budou patřit. Jelikož se Milevsko nachází v bývalém okrese Písek, proto byly hledány nejprve obce s vyjížděkou do Milevska právě v tomto okrese. K tomuto účelů byla použita data získaná ze Sčítání lidu, domů a bytů (SLDB) k 3.3 1991 a 2001, konkrétně údaje o dojížděci do zaměstnání a škol pro okres Písek. Při vymezování dojížděkového území by se dala použít metoda podílu z počtu vyjíždějících na počet ekonomicky aktivních obyvatel, ale tato metoda v dané práci použita nebyla, protože ukazatel ekonomicky aktivního obyvatelstva není vhodný pro srovnání mezi léty 1991 a 2001. Nevhodnost tohoto ukazatele je dána tím, že se změnila metodika zjišťování ekonomicky aktivních obyvatel, kdy v roce 2001 vstupuje do počtu ekonomicky aktivních i počet zaměstnaných. Proto v předkládané práci byla použita metoda procentuálního podílu mezi počtem vyjíždějících do Milevska a celkovým počtem vyjíždějících z dané obce.

Po zpracování těchto dat je vidět, že z bývalého okresu Písek je dojížděkové zázemí Milevska omezeno hlavně na obce patřící pod ORP Milevsko (obec s rozšířenou působností). Ostatní obce tohoto okresu již patří do jiného dojížděkového regionu.

Dále bylo dojížděkové území regionu Milevska rozděleno do čtyř zón (50,0 a více; 49,9 – 33,4; 33,3 – 20,0; 19,9 – 10,0). Tyto zóny jsou rozdělené dle intenzity vyjížděky na základě kritéria, které najdeme v řadě geografických studií. Toto kritérium zní : „ Dojížděkové zázemí je tvořeno obcemi, z kterých vyjíždí za prací alespoň 10 % zaměstnaných s trvalým bydlištěm v daných obcích“ (Toušek a kol., 2004).

Dalším krokem bylo zjištění, jestli můžeme území ORP Milevsko rozšířit ještě o další obce ze sousedních okresů. Takže opět následovalo procházení dat ze SLDB jednotlivých sousedních bývalých okresů. Nejprve to byla data ze SLDB za okres České Budějovice, kde nebyla nalezena žádná obec vyjížděky do Milevska. Z toho okresu jsou obce spádované především do Českých Budějovic, Týna nad Vltavou, Hluboké nad Vltavou a do Tábora či Písku.

Následujícím zvoleným okresem byl Tábor, kde se dalo předpokládat, že tu budou nalezeny alespoň nějaké obce se spádem vyjížděky do Milevska. Dle předpokladů byly po prozkoumání SLDB Tábor nalezeny tři obce, které mají vyjížděku do regionu Milevska. Jedná se o Nadějkov, Jistebnice a Opařany. Tyto obce se nachází u hranic ORP Milevsko.

Posledním zvoleným okresem byl okres Příbram. V tomto okresu najdeme opět pouze tři obce s vyjížděkou do Milevska v roce 2001. Jedná se o obce Petrovice, Klučenice a Nechvalice ležící při severní hranici ORP Milevsko.

Ze zjištěných výsledků pak byly vytvořeny mapy pomocí programu ArgGIS 9.1, kde byly obce přiřazeny do stanovených intervalů dle procentuálního počtu vyjíždějících do Milevska.

3.2 DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST V REGIONU MILEVSKA

Tato kapitola má za úkol objasnit základní pojem, kterým je tedy dopravní obslužnost. A hlavním úkolem této kapitoly je analýza veřejné hromadné dopravy u jednotlivých obcí ve vymezeném území regionu Milevska.

Dopravní obslužnost je podle zákona č. 111/1994 Sb. Rozdělena na základní dopravní obslužnost a ostatní dopravní obslužnost. Základní dopravní obslužnost (dále jen ZDO) je v tomto zákoně popisována takto:

„Základní dopravní obslužnost v území je doprava do škol, do úřadů, k soudům, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a do zaměstnání, včetně dopravy zpět.“

Zatímco ZDO je zajišťována kraji, všechny ostatní přepravy, které se řadí do okruhu ostatní dopravní obslužnosti, jsou zajišťovány samotnými obcemi. ZDO je garantována a z velké části financována státem. Na základě tohoto musí dopravci

zajišťující dopravní obslužnost území předkládat tzv. prokazatelnou ztrátu k úhradě nákladů na provoz (Kraft 2007).

V předkládané diplomové práci se vyhodnocuje dopravní obslužnost regionu Milevska. Po vytvoření hranic dojížděkového území byla provedena analýza veřejné hromadné dopravy u sledovaných obcí. Celkem tedy bylo vyhodnocováno 25 obcí pro rok 1991 a pro rok 2001 to bylo 28 obcí.

Dopravní obslužnost obcí veřejnou hromadnou dopravou respektive počet spojů byl zjištěn z jízdních řádů v roce 1991 a pomocí elektronické databáze jízdních řádů IDOS 2001/2002. Aby se předešlo zkreslení zjištěných dat, byl stanovený jeden určitý den. Referenčním dnem byla zvolena středa 30. května. Referenčním dnem je zajištěna nabídka spojů v běžný pracovní den, který není nijak zatížený výjimkami v jízdních řádech. Mimo zvolení referenčního dne byla pro objektivnost dat zvolena další kritéria:

- „kritérium 183 dní“ – tzn. uvažovaný spoj musel být v provozu minimálně 183 dní v roce, což je nadpoloviční většina dní v roce
- Pokud spoj neprojížděl přímo danou obcí, byl započítán jen tehdy, když vzdálenost obce od příslušné zastávky byla menší než jeden kilometr
- Pokud měl spoj jeden a více přestupů, nebyl započítán. Byla zjišťovaná jen přímá spojení, aby se předešlo zkreslení dat. Protože lidi mohou místo spojů s přestupy, dát přednost jiné přepravě.

Po splnění těchto kritérií byl tedy zjištěn celkový počet spojů z jednotlivých obcí sledovaného území směrem do Milevska. Dále pak počet spojů v ranní špičce, která byla časově vymezena na dobu od 5.00 do 9.00 hodin a posledním sledovaným údajem byl počet návratových spojů. Návratové spoje představují spoje z Milevska do dané obce ve zvoleném časovém úseku od 14.30 do 19.té hodiny. Při stanovení časových rozmezí byl brán ohled hlavně na pracovní dobu zaměstnanců. K vyhodnocení dopravní obslužnosti byly dostačující údaje o počtu spojů ve sledovaném území a v určitém čase.

Zjištěné údaje byly vloženy do atributové tabulky a pomocí programu ArgGIS 9.1 byly vytvořeny mapy, které jsou součástí předkládané diplomové práce.

Na základě zpracovaných dat byly v závěru práce vyhodnoceny změny v dopravě a dojížděce za prací v regionu Milevska mezi léty 1991 – 2001. Součástí diplomové práce je i geografický přehled zkoumaného regionu Milevska.

Poslední kapitole „Závěr“ se věnuje zhodnocení dopravní obslužnosti veřejnou hromadnou dopravou ve sledovaném regionu a její možné dopady na dojížděku za prací. Samozřejmě v předkládané práci nechybí ani vypracovaný seznam použité literatury, pramenů a příloh.

4. VYBRANÉ GEOGRAFICKÉ CHARAKTERISTIKY REGIONU MILEVSKA

4.1 VYMEZENÍ A POLOHA

Milevský mikroregion se rozkládá v severovýchodní části okresu Písek a severním okraji jihočeského kraje. Městem Milevsko prochází silnice I. třídy číslo 19 (severní okraj města) a dále silnice druhé II. třídy číslo 105, která protíná město ve směru sever-jih. Na tyto silnice navazují silnice III. třídy a místní komunikace.

K 31.12. 2008 žilo v ORP Milevsku 18 822 obyvatel. Celková rozloha území ORP Milevsko je 38 509 ha.

4.2 VYBRANÉ FYZICKOGEOGRAFICKÉ CHARAKTERISTIKY

Město Milevsko se nachází v nadmořské výšce 461 m.n.m, na 14°21'36'' zeměpisné délky a 49°27'3'' zeměpisné šířky. Město a region Milevsko spadá převážně do mírně teplé a mírně vlhké oblasti s drsnější vrchovinnou zimou. Průměrná roční teplota se pohybuje těsně nad +7°C, v okrajových severních partiích regionu pak +6°C. Průměrný roční úhrn srážek činí 500 – 600 mm, v oblastech při Vltavě a v severních vyšších polohách 300 – 400 mm. Sněhová pokrývka obvykle leží 40 – 50 dní.

Území spadá do povodí řeky Vltavy, do níž je z menší části odvodňováno přímo sítí menších toků (Hrejkovický potok, Jetětický potok atd.) a jejich přítoků. Z větší části je odvodňováno prostřednictvím Lužnice a jejích přítoků (Smutná – nejvýznamnější tok regionu s délkou 44 km, povodím o 247 km² a průměrným průtokem 1,2 m³/s, Bílinský potok aj.).

4.3 VYBRANÉ SOCIOGEOGRAFICKÉ CHARAKTERISTIKY

4.3.1 Obyvatelstvo, trh práce a dojížd'ka za prací

Město Milevsko je správním, ekonomickým, kulturním a sociálním centrem správního obvodu obce s rozšířenou působností (dále jen SO ORP) a plní obslužně společenskou funkci pro danou oblast.

Z hlediska ekonomického rozvoje je zdrojem většiny pracovních příležitostí pro celou oblast SO ORP. Jsou zde vytvořeny základní podmínky pro vzdělávání, sociální a zdravotní služby, kulturní, společenské i odpočinkové aktivity.

Základní údaje o obyvatelstvu ORP Milevsko najdeme v tabulce číslo 1., která vystihuje situaci regionu ke 31.12.2008.

Tab. 1. Vybrané demografické údaje

Název obce	Počet obyvatel k 31.12. 2008	v tom ve věku									Průměrný věk obyvatelstva k 31. 12.2008	Přírůstek obyvatelstva v letech 2001 - 2008	Dokončené byty v letech 2001 - 2008	Míra nezaměstnanosti v % (k 31.12.2008)
		0 - 14 let			15 - 64 let			65 a více let						
		celkem	muži	ženy	celkem	muži	ženy	celkem	muži	ženy				
SO ORP Milevsko celkem	18 822	2 438	1 228	1 210	13 040	6 650	6 390	3 344	1 378	1 966	42,2	-466	415	6,6
v tom obce:														
Bemartice	1 244	155	75	80	851	439	412	238	99	139	43,0	24	45	7,6
Borovany	210	26	15	11	146	77	69	38	12	26	42,7	-11	4	5,2
Božetice	379	59	27	32	264	139	125	56	25	31	39,1	-19	4	4,2
Branice	303	50	21	29	197	95	102	56	28	28	41,2	2	5	7,2
Hrazany	291	53	27	26	189	104	85	49	27	22	39,2	14	10	8,3
Hrejkovice	471	68	41	27	314	164	150	89	39	50	42,4	37	22	8,7
Chyšky	1 077	172	83	89	756	407	349	149	56	93	38,8	-16	11	10,2
Jetětice	277	34	16	18	187	97	90	56	17	39	42,9	-7	14	7,1
Jickovice	97	10	3	7	68	38	30	19	6	13	44,8	-2	2	14,6
Kostelec nad Vltavou	398	55	28	27	264	142	122	79	21	58	43,1	-16	11	9,6
Kovářov	1 458	206	106	100	983	502	481	269	115	154	42,4	-4	35	5,7
Křižanov	93	3	2	1	68	43	25	22	6	16	48,7	4	2	5,1
Kučeř	171	19	10	9	118	65	53	34	12	22	45,1	1	4	13,7
Květov	110	12	6	6	81	47	34	17	7	10	42,7	4	4	4,3
Milevsko	9 128	1 124	558	566	6 365	3 160	3 205	1 639	690	949	42,5	-391	167	6,4
Okrouhlá	73	11	6	5	50	20	30	12	3	9	39,7	10	4	-
Osek	117	17	13	4	84	49	35	16	4	12	39,4	-16	3	4,8
Přeborov	128	14	10	4	94	48	46	20	7	13	42,5	-15	1	7,4
Přestěnice	290	37	17	20	212	106	106	41	22	19	39,7	-6	3	5,5
Sepekov (městys)	1 345	176	89	87	918	470	448	251	108	143	43,0	-10	49	5,4
Stehlovice	103	12	7	5	65	37	28	26	10	16	46,8	9	3	2,4
Veselíčko	189	25	14	11	131	73	58	33	13	20	43,0	-15	-	10,2
Vlksice	132	12	5	7	100	49	51	20	9	11	43,9	-9	-	2,6
Zbelítov	333	42	20	22	241	119	122	50	20	30	41,5	-14	6	3,7
Zběšičky	140	11	6	5	108	57	51	21	6	15	39,5	4	-	10,8
Zhoř	265	35	23	12	186	103	83	44	16	28	41,2	-24	6	5,1

Zdroj: Český statistický úřad, Krajská správa České Budějovice

Zaměstnanost a nezaměstnanost

Zaměstnanost a nezaměstnanost patří k nejsledovanějším ukazatelům při hodnocení úrovně hospodářství na úrovni Česká republika, kraj a SO ORP. Data jsou získána výběrovým šetřením ve vybraných domácnostech.

Dle SLBD 1991 bylo na území města Milevska ekonomicky aktivních obyvatel 5 368. Z toho je v primárním sektoru 8,8%, sekundárním 51,8%, terciárním 34,1%. Zbývajících 5,3% je skupina ekonomicky aktivního obyvatelstva bez zjištění.

Tab. 2. Ekonomicko aktivní obyvatelstvo Milevska k 1.3.1991

Ekonomicky aktivní obyvatelstvo celkem	Ekonom. akt. v prim. sektoru (zeměd., lesn., rybolov)	Ekonom. akt. v sekund. sekt. (prům. a staveb.)	Ekonom. akt. v terciárním sektoru (služ.)	Ekonomicky aktivní v nezjištěných odvětvích
5 368	434	2 779	1 832	323

Zdroj: Český statistický úřad, Krajská správa České Budějovice

Dle SLBD 2001 bylo na území města 4 922 ekonomicky aktivních obyvatel. Při rozdělení tohoto celkového počtu na jednotlivé sektory je primární sektor zastoupen podílem 3,6%, sekundární sektor 47,6%, terciér 44,2%. Zbývajících 4,6% zaujímá skupina ekonomicky aktivního obyvatelstva bez zjištění nebo uvedeného sektoru.

Tab. 3. Ekonomicko aktivní obyvatelstvo Milevska k 1.3.2001

Ekonomicky aktivní obyvatelstvo celkem	Ekonom. akt. v prim. sektoru (zeměd., lesn., rybolov)	Ekonom. akt. v sekund. sekt. (prům. a staveb.)	Ekonom. akt. v terciárním sektoru (služ.)	Ekonomicky aktivní v nezjištěných odvětvích
4 922	176	2 323	2 196	227

Zdroj: Český statistický úřad, Krajská správa České Budějovice

Registrovaná míra nezaměstnanosti na území města Milevska byla v roce 2010 ve výši 8,0%. Od roku 2001 (míra nezaměstnanosti 6,97%) se postupně zvyšovala a je v současnosti s okolními regiony (SO OPR, okresy) průměrná. Průměrná míra nezaměstnanosti v regionu Milevska je 9,4%.

V březnu 2010 bylo ve sledovaném území evidováno 28 volných pracovních míst. Z hlediska uplatnitelnosti na trhu práce jsou již několik let nejproblémovějšími skupinami uchazečů o zaměstnání především osoby se zdravotním postižením, uchazeči s věkem 50 let a starší, ženy s malými dětmi, absolventi, mladiství a dlouhodobě nezaměstnaní.

Tab.4. Statistika nezaměstnanosti v regionu Milevska v březnu 2010

Obec	Ekonomicko aktivní obyvatelstvo	Míra nezaměstnanosti (%)
Bernartice	565	8,0
Borovany	96	11,5
Božetice	189	6,9
Branice	153	9,2
Hrazany	121	9,1
Hřejkovice	219	10,5
Chyšky	512	13,9
Jetětice	140	6,4
Jickovice	48	20,8
Kostelec nad Vlt.	188	6,4
Kovářov	679	7,8
Křižanov	39	15,4
Kučeř	95	12,6
Květov	46	4,3
Milevsko	4922	8,0
Okrouhlá	25	4,0
Osek	62	6,5
Přeborov	68	4,4
Přeštěnice	145	6,2
Sepekov	672	8,0
Stehlovice	42	11,9
Vlksice	76	9,2
Zbelítov	189	9,0
Zhoř	126	10,3
Jistebnice	948	10,9
Nadějkov	367	13,9
Opařany	700	8,3
Klučenice	227	12,3
Nechvalice	281	8,9
Petrovice	663	10,9

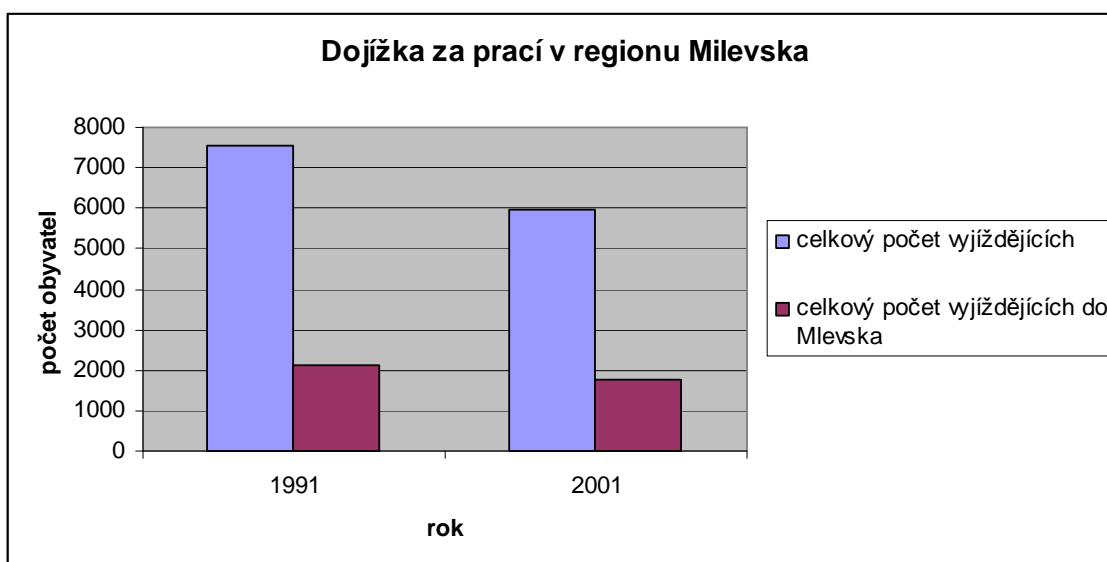
Zdroj: Integrovaný portál MPSV

Dojížd'ka a vyjížd'ka za prací

Dojížd'kové území Milevska se skládá v roce 1991 z 27 obcí a i přesto, že v roce 2001 se území rozšířilo o 3 obce z bývalého okresu Příbram, tak je dojížd'kové území regionu Milevska v roce 2001 tvořeno pouze 29 obcí. Je to dáno tím, že některé obce oproti roku 1991 spádují mimo region Milevska.

V roce 1991 z celkového počtu obyvatel (7 539) vyjíždějících do zaměstnání ve sledovaném území jich 28,4% (2 139 obyvatel) dojíždí za prací do Milevska. Podobně tomu bylo i v roce 2001, kde vyjíždělo 29,4% (1 750 obyvatel) z celkového počtu obyvatel (5 945) vyjíždějících do zaměstnání v regionu Milevska.

Obr. 1. Počet obyvatel dojíždějících za prací do Milevska



Zdroj: Sčítání lidu, domů a bytů 1991, 2001, vlastní výpočty

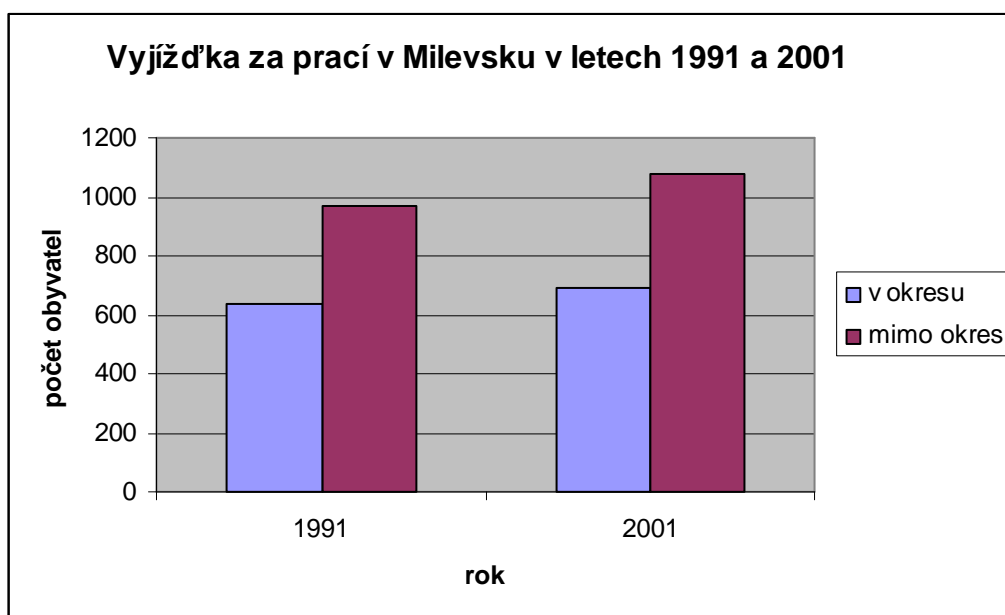
Vyjížd'ka obyvatel za prací města Milevska

Z celkového počtu vyjíždějících do zaměstnání v roce 1991 (1 604 obyvatel) jich 39,6% (635 obyvatel) vyjíždí do zaměstnání v rámci obce nebo města. Jedná se o pracující, kteří se dopravují do zaměstnání v katastru obce trvalého bydliště autem či jiným způsobem mimi těch, kteří pracují doma. Podílem 60,4% (969 obyvatel) jsou

zastoupeni ti, kteří vyjíždějí do zaměstnání mimo obec trvalého bydliště – do jiných obcí, jiné obce či okresu, do jiného kraje či do zahraničí.

V roce 2001 vyjíždí za prací v rámci obce nebo města 39,0% (690 obyvatel) z celkového počtu 1768 obyvatel. Ti, kteří vyjíždějí do zaměstnání mimo obec trvalého bydliště – do jiných obcí, jiné obce či okresu, do jiného kraje či do zahraničí, jsou zastoupeni 61,0% (1 078 obyvatel).

Obr. 2. Vyjížd'ka obyvatel za prací v Milevsku



Zdroj: Sčítání lidu, domů a bytů 1991, 2001, vlastní výpočty

4.3.2 Sídlní struktura

Město Milevsko je tvořeno 6 místními částmi – Dmýšnice, Klisín, Milevsko, Něžovice, Rukáveč a Velká. Přitom Rukáveč je místní částí od roku 1961, Dmýšnice, Klisín, Něžovice a Velká od roku 1985. Základní demografické údaje jednotlivých částí v roce 1991 a 2001 viz. tabulky 5. a 6.

Tab. 5. Základní ukazatele města Milevska a jeho místních částí v roce 1991

Obec, část obce	Obyvatelstvo celkem	z toho ženy	Počet obyvatel ve věku		Ekonomicky aktivní celkem	domy		byty	
			0 – 14 let	60 a více let		celkem	z toho trvale obydlené	celkem	z toho trvale obydlené
Milevsko	9 782	4 939	2 118	1 671	5 368	1 386	1 204	3 833	3 539
Dmýšnice	93	43	21	28	42	39	29	40	30
Klisín	23	11	3	7	12	20	9	21	10
Milevsko	9 457	4 777	2 061	1 570	5 213	1 230	1 097	3 666	3 423
Něžovice	44	20	8	15	17	19	14	22	17
Rukáveč	23	14	2	9	11	14	10	16	10
Velká	142	74	23	42	73	64	45	68	49

Zdroj: SLBD 1991, Český statistický úřad, Krajská správa České Budějovic

Tab. 6. Základní ukazatele města Milevska a jeho místních částí v roce 2001

Obec, část obce	Obyvatelstvo celkem	z toho ženy	Počet obyvatel ve věku		Ekonomicky aktivní celkem	domy		byty	
			0 – 14 let	60 a více let		celkem	z toho trvale obydlené	celkem	z toho trvale obydlené
Milevsko	9 486	4 857	1 480	1 753	4 922	1 420	1 185	4 084	3 594
Dmýšnice	82	40	12	20	37	42	27	45	27
Klisín	23	10	2	6	10	20	8	21	9
Milevsko	9 199	4 712	1 448	1 679	4 793	1 254	1 088	3 906	3 489
Něžovice	36	15	4	9	19	19	14	22	16
Rukáveč	27	16	1	8	11	17	9	18	10
Velká	119	64	13	31	52	68	39	72	43

Zdroj: SLBD 2001, Český statistický úřad, Krajská správa České Budějovic

Dále se můžeme na Milevsko podívat z hlediska velikostních charakteristik (viz. Tab. 6.), kde je Milevsko srovnané s Pískem a Tábořem pomocí populační, pracovní a komplexní charakteristiky.

Tab. 7. Velikostní charakteristiky středisek

Středisko	Relativizované velikosti (ČR = 10 000)					
	Populační		Pracovní		Komplexní	
	1991	2001	1991	2001	1991	2001
Milevsko	9,5	9,3	12,1	10,7	11,3	10,2
Písek	28,7	29,1	32,3	34	31,1	32,4
Tábor*	42,6	43,1	44,1	50	43,6	47,7

Zdroj: Hampl M., 2005

Z tabulky je vidět, že mezi léty 1991 a 2001 se v Milevsku zmenšila regionální úroveň z hlediska populační i pracovní charakteristiky. Dalo by se říct, že toto zmenšení Milevska bylo ve prospěch Písku a Tábořa, kde se tyto charakteristiky naopak zvýšily. Na základě zmenšení regionální úrovně Milevska vzniká hypotéza, kde se dá říct, že zmenšení komplexní charakteristiky Milevska povede ke zmenšení dojížděkového území v regionu Milevska v roce 2001 oproti roku 1991. Tato hypotéza bude potvrzena či vyvrácena v kapitole 7.1..

4.3.3 Zemědělství, lesnictví a rybářství

Zemědělství

Oblast Milevska nevyniká kvalitní zemědělskou půdou, přesto mělo zemědělství vždy velký význam pro region i jeho obyvatele. Ve SO ORP Milevsko se v současné době nacházejí tři družstva – Zemědělské družstvo Milevsko, Zemědělské družstvo Přestěnice a Zemědělské obchodní družstvo Sepekov. V rostlinné výrobě převažuje pěstování obilovin a píce, časté je pěstování řepky. Živočišná výroba je zaměřena na chov skotu a drůbeže. Na řešeném území je možné nalézt různé typy půd. Rozloha zemědělské půdy je téměř 2 500 ha.

*Středisko bylo rozšířeno o aglomerované obce

Lesnictví

Lesní porosty zaujímají na řešeném území rozlohu 1 349 ha. Nejvíce lesů je ve vlastnictví soukromých osob, dále se pak jedná o státní lesy. Převažují smrkové monokultury.

Rybářství

Celková rozloha vodních ploch na řešeném území je 57,3 ha.

4.3.4 Průmysl

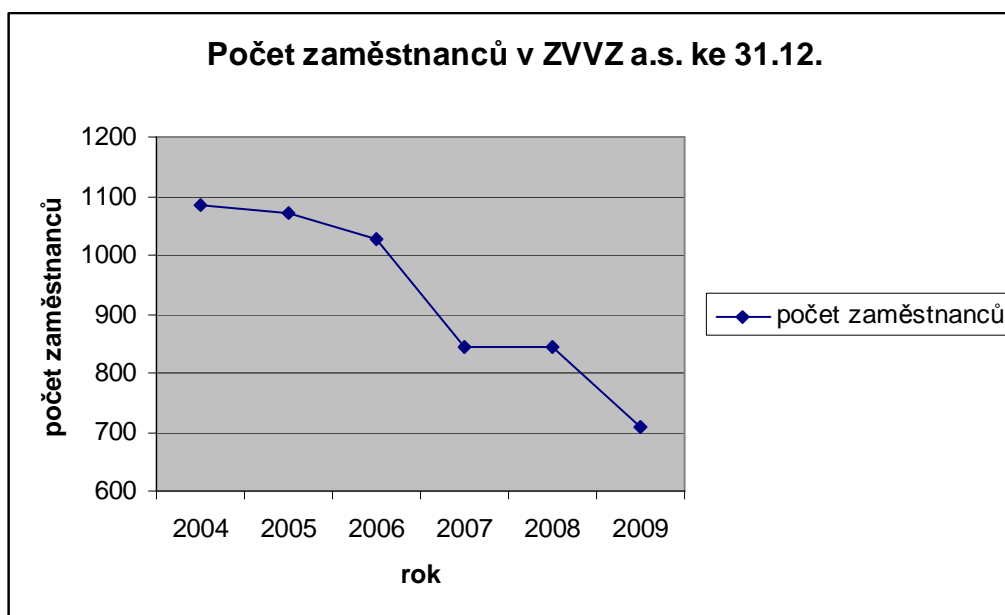
Sekundární sektor je pro město Milevsko z ekonomického hlediska velmi důležitý, hlavně tedy odvětví průmyslu. Nejvýznamnější firmy a zároveň největší zaměstnavatelé jsou ZVVZ a.s., Jan Polata, EKOKLIMA a.s., BONAS spol. s r.o., TOLLMI spol. s r.o..

Z těchto firem je pro město Milevsko nejdůležitější ZVVZ, proto je Milevsko označováno jako město vzduchotechniky.

ZVVZ a.s. je moderní firma evropské úrovně a je jedním z největších výrobců a dodavatelů kompletního sortimentu vzduchotechniky. Její produkty jsou přínosem pro čistotu životního prostředí.

Firma byla založena v roce 1948, má dlouholetou tradici, zkušený tým odborníků a moderní výrobní základnu. Tím je zaručena vysoká kvalita výrobků a poskytovaných služeb. Po roce 1995 přechází firma na divizní uspořádání (naposledy v roce 2006 vznikají divize Převravníky a Výroba). Od roku 2007 má ZVVZ i dceřiné společnosti, kterými jsou Enven Engineering,a.s. a Energo s.r.o.. Do roku 2007 měla firma kolem 1 100 zaměstnanců, ale po nástupu dceřiných společností tento počet klesl ke dni 31.12 2007 na 844 zaměstnanců. V současné době firma ZVVZ a.s. zaměstnává 709 lidí.

Obr. 3. Počet zaměstnanců v ZVVZ Milevsko



Zdroj: ZVVZ a.s.

4.3.5 Služby

Sociální a zdravotní vybavenost

Ambulantní péče

Ambulantní péče představuje samostatný okruh vyšetření a léčby, která je souběžná s péčí klinickou. Zařízení ambulantní péče jsou členěna na primární, specializovanou a zvláštní péči. a zahrnují ambulantní část, lůžkovou část a vlastní sociální prostředí.

Na území Milevska se nachází poliklinika, která má 5 dalších poboček, z toho jsou 2 pobočky mimo Milevsko, a to v 11 km vzdálených Bernarticích a 17 km vzdáleném Nadějkově, který patří již do ORP Tábor. Ve městě je několik ordinací praktických lékařů pro dospělé, pro děti a dorost, dále ordinace stomatology, gynekologicko-porodnická, chirurga, internisty a kardiologa, neurologa, očního specialisty, specialisty psychiatra, ortodontie, ortopedie a traumatologie, rehabilitačního lékaře, ORL. Většina specialistů dojíždí do Milevska ordinovat 2× týdně. Nachází se zde zubní laboratoř a tři lékárny. Ve městě je provozována Lékařská služba první pomoci.

Ústavní zdravotnická zařízení

Ústavní péče je pro obyvatele města Milevska zajištěna prostřednictvím Nemocnice Písek, a.s. Jedná se o akciovou společnost, jejímž jediným akcionářem je Jihočeský kraj. Nemocnice má 443 lůžek. Dalším ústavním zdravotnickým zařízením je Nemocnice Tábor, a.s.

Sociální služby a vybavenost

Do sociálních služeb je zahrnuto: sociální poradenství, služby sociální péče a sociální prevence.

Organizace Sociální služby Města Milevska zajišťuje sociální služby v Domově pro seniory v Milevsku a sociální služby v šesti domech s pečovatelskou službou. Dva domy jsou na území města, dva v obci Bernartice a Sepekov a zbývající v Jistebnici a Nadějkově (mimo území ORP Milevsko).

Základní činnosti při poskytování pečovatelské služby jsou zajišťovány v základním rozsahu těchto úkonů: pomoc při zvládnutí běžných úkonů péče o vlastní osobu, při osobní hygieně nebo poskytnutí podmínek pro osobní hygienu, poskytnutí stravy nebo pomoc při zajištění stravy, chodu domácnosti, zprostředkování kontaktu se společenským prostředím. Domy s pečovatelskou službou (5) zajišťují celkem 213 lůžek a Domovy pro seniory (3) mají 32 lůžek.

Pečovatelskou činnost provozuje farní Charita Milevsko, Svaz zdravotně postižených. V Milevsku má pobočku psychologické centrum Arkáda.

Školství a vzdělání

Na území města se nacházejí 4 mateřské školy, 2 základní školy, 1 základní umělecká škola, 1 gymnázium a 1 odborné učiliště. Vyšší odborná škola ani vysoká škola v Milevsku není zastoupena.

Nejvíce obyvatel Milevska spadá do skupiny obyvatel se středním vzděláním (40%) a s úplným středním vzděláním (27%). Vysokoškolské vzdělání má 7% obyvatel Milevska. Počet vzdělávacích zařízení ve městě je v současné době početně i kapacitně dostačující a odpovídá velikosti města a věkovému rozložení obyvatelstva.

4.3.6 Cestovní ruch

Město Milevsko se hlásí k turistickému regionu Střední Povltaví.

Informační centrum, propagace

Informační činnost v oblasti cestovního ruchu zajišťuje informační centrum provozované obecně prospěšnou společností Milevský kraj. Společnost zajišťuje propagaci města i regionu na internetu a v tiskovinách. Informační centrum je umístěno v centru města, funguje i mimo sezónu.

Cyklodoprava, pěší turistika

Územím města prochází 3 značené cyklotrasy, ale současný stav je nevyhovující. Veškerý rozvoj cykloturistiky musí být současně provázen rozvojem souvisejících služeb cestovního ruchu.

Městem procházejí turistické značky červená, zelená, modrá a žlutá, které spojují centrum města s hlavními turistickými zajímavostmi v okolí. Milevskem a jeho blízkým okolím vede Milevská naučná stezka, která je 25 km dlouhá a na trase najdeme 23 informačních tabulí.

Stravovací a ubytovací možnosti

Ve městě je 9 restaurací, 4 vinárny s kavárnou, 5 pohostinství, 2 cukrárny. Stravovací zařízení jsou na dobré úrovni a jejich kapacita je dostačující.

Ubytovací kapacita ve městě je naprosto nedostačující. Oba dva hotely, které najdeme v Milevsku jsou v nevyhovujícím stavu.

Kultura a kulturní zařízení

Kulturní život je poměrně aktivní. Odehrává se zde řada hudebních, divadelních či sportovních akcí většinou místního významu. Ve městě jsou k dispozici muzeum, galerie, Dům kultury a kino. Mezi nejznámější milevské akce patří Milevské maškary, Bartolomějské posvícení, Milevské bienále, Vánoční výstava betlémů atd. Městu chybí větší akce nadregionálního významu až na výjimky.

Kulturní zařízení ve městě: Dům kultury Milevsko, Milevské muzeum, Městská knihovna, Milevská klášter – kostel Navštívení Panny Marie, kostel sv.Jiljí, Opatská kaple, Latinská škola, Rajská zahrada, Děkanství; kostel sv.Bartoloměje, Bývalá radnice č.p.1, Bývalá fara č.p.3, Židovský hřbitov, Židovská synagoga aj.

Sport

Milevsko disponuje velkým sportovním areálem, ale chybí menší hala či tělocvična. Sportovní zařízení: letní a zimní stadion, sportovní hala, tenisový areál, venkovní hřiště s umělou trávou.

4.4 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Celkově dochází ke vzrůstu intenzity dopravy na sledovaných úsecích. Vyrůstá počet motorových vozidel, přičemž největší podíl zaujímají osobní a nákladní automobily. Narůstající počet motorových vozidel je podpořen kupní silou obyvatelstva a velkou koncentrací osídlení ve větších městech. Vysoká intenzita negativně ovlivňuje bezpečnost provozu, technický stav komunikace a životní prostředí v úsecích, které vedou přímo městem.

4.4.1 Doprava pěší a cyklistická

Podmínky pro pěší dopravu nejsou v současnosti dobré. V centru města ji negativně ovlivňuje vysoká intenzita silničního provozu a nevyhovující je pěší spojení centra města se sídlištěm na jihu města.

V Milevsku je potenciál pro další rozvoj cyklistických stezek. Je třeba propojit turisticky lákavou oblast Orlické přehrady s okolím Milevska, napojit místní cyklotrasy na již existující cyklotrasy. Dále umožnit bezpečnou cyklo dopravu přímo ve městě a jeho místních částech. Dalším vhodným místem pro vybudování cyklotrasy je okolí kláštera a Bažantnice.

Po roce 2000 byly v Milevsku a jeho bližším okolí vyznačeno 6 cyklotras o celkové délce 99 km.

4.4.2 Silniční doprava a železniční doprava

Silniční infrastruktura

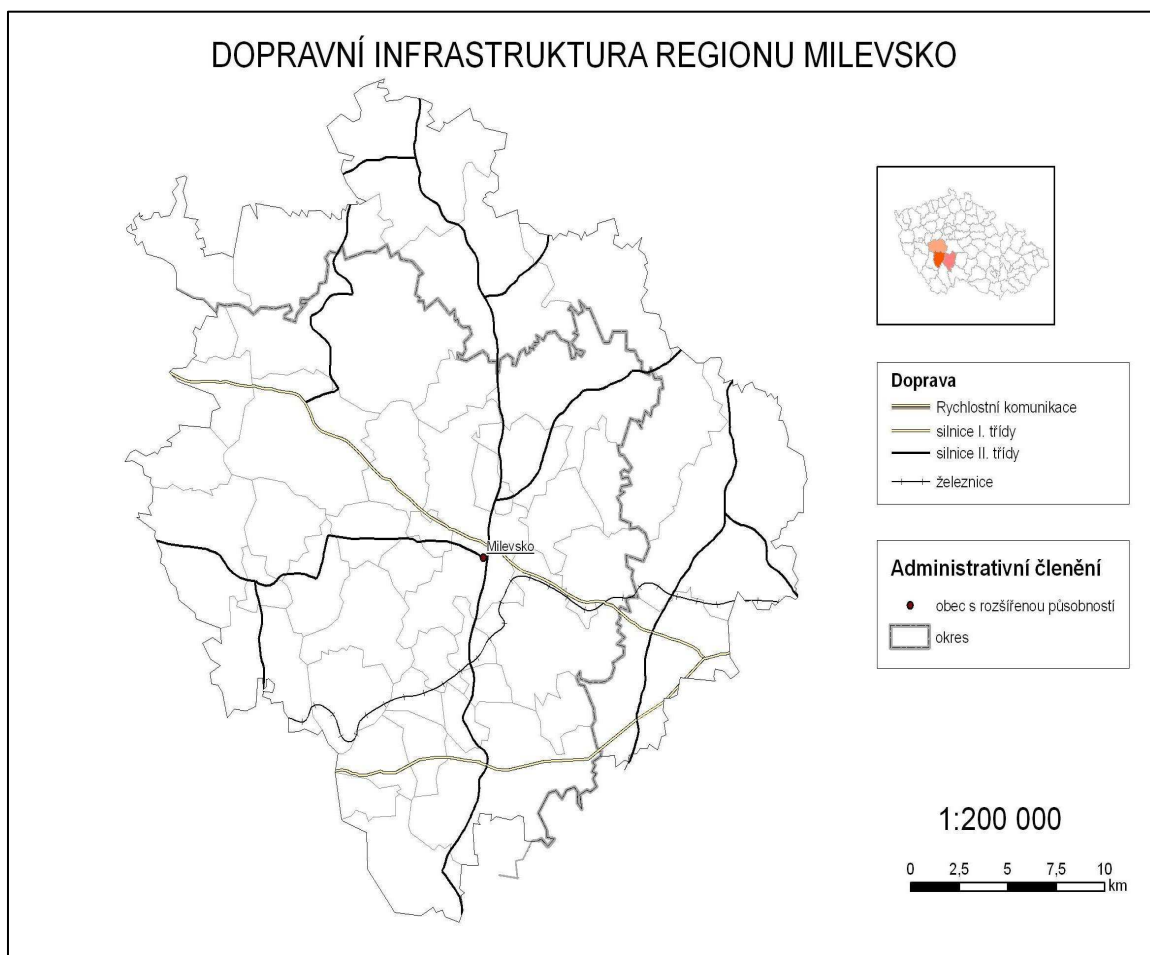
Dopravně nejvýznamnější komunikací v Milevsku je silnice I/19 Plzeň - Rožmitál pod Tř.- Mirovice – Milevsko – Tábor – Pelhřimov – Jihlava. Silnice II/105 Jílové u Prahy až České Budějovice prochází centrem Milevska. pro město má největší význam a v současné době představuje nejzatíženější komunikaci v Milevsku. Tato silnice vykazuje vcelku únosný počet dopravních závad, přesto velmi závadný je centrální úsek průtahu, kde dochází ke konfliktu s potřebami města a jsou na ni napojovány další silnice II. třídy a III. třídy mající rozdílné parametry.

Železniční infrastruktura

Milevskem prochází jednokolejná trať regionálního významu Tábor – Písek – Ražice číslo 201. Trať je provozována v motorové trakci a má v Milevsku železniční stanici, která je na východním okraji města) vzdálená od centra města cca 1,6 km.

Osobní doprava je provozována v rozsahu cca 12 párů osobních vlaků. Jízdní doba do Tábora trvá 39 min. a do Písku 50 min. Nákladní doprava je provozována nárazově dle potřeby dopravců.

Obr. 4. Dopravní infrastruktura regionu Milevska



5. DOJÍŽDKA OBYVATELSTVA ZA PRACÍ

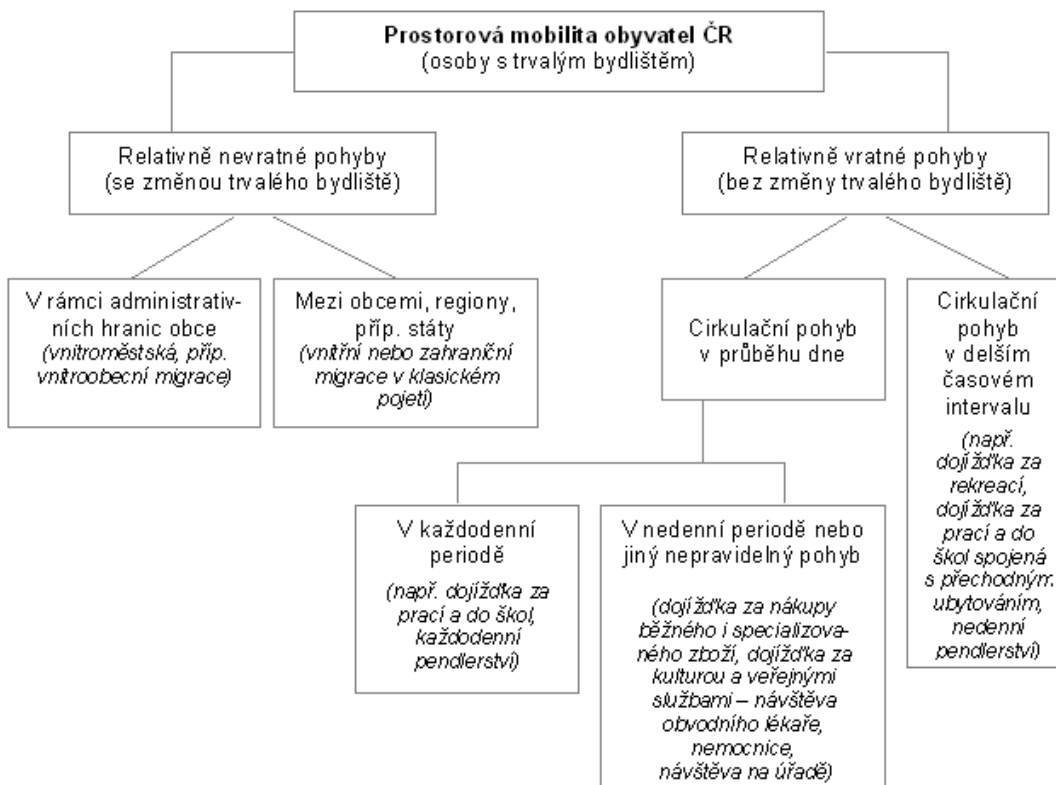
Obecně můžeme říct, že dojížďka obyvatelstva za prací je úzce spjata s dopravní obslužností, proto se tato práce věnuje oběma pojmům najednou. Dojížďka za prací je ovlivněna hlavně kvalitou dopravní obslužnosti, protože ta určuje především spádovost jednotlivých obcí do určitého místa.

Dojížďka obyvatelstva do zaměstnání a do škol představuje významný sociální jev, jehož rozsah, vzdálenosti, směry a formy reflektují ekonomickou strukturu daného regionu. Odpovídají na jedné straně dosaženému stupni koncentrace obyvatel (resp. sídelní rozdrobenosti) a na straně druhé rozmístění pracovních příležitostí a škol.

Každodenní dojížďka do zaměstnání je pohyb, který v porovnání s ostatními formami mobility se dá považovat za nejčetnější (podle anketárních šetření uskutečněných v minulosti tvořila pracovní dojížďka více jak 60 % všech pohybů obyvatel starších 15 let). Při analýze dojížďky je vhodné vycházet ze širšího konceptu prostorového pohybu obyvatel.

Obr. 5. Schéma prostorové mobility obyvatelstva

Zjednodušené členění základních forem prostorové mobility obyvatelstva



Zdroj: ČSÚ, Krajská správa České Budějovic

5.1 Vývoj dojížd'ky za prací v ČR

Na území České republiky je rozvoj dojížd'ky pozorován až po druhé světové válce, kdy k prvnímu plošnému zachycení dojížd'ky obyvatel došlo až při SLDB v roce 1961. V ČR má dojížd'ka za prací celkem vysokou intenzitu (viz. Tab. 8.). Hlavní vliv na intenzitu dojížd'ky má změna administrativních hranic a transformační období po roce 1989.

Tab. 8. Vývoj objemu a intenzity dojížd'ky za prací v ČR

SLDB	Počet obcí k 1.1.	počet vyjíždějících (absolutně a na 1000 EA obyvatel)							
		z obce celkem		z obce v rámci okresu		z okresu		z kraje	
1961	8 723	1 588 606	396	990 788	247	591 718	148	234 462	54
1970	7513	1 769 100	355	1 182 200	237	581 500	117	208 000	42
1980	5246	1 689 659	315	1 117 753	206	565 498	105	204 463	38
1991	5768	1 756 501	332	1 213 170	229	529 651	100	186 755	35
2001	6258	1 726 877	365	1 066 899	225	635 205	134	320 827	68

Zdroj: kol. (2004a): SLDB k 1.3.2001 – dojížd'ka a vyjížd'ka k 1.3.2001

Mezi posledními dvěma cenzy došlo ke snížení absolutního počtu vyjíždějících za prací mimo okres přibližně o 30 tisíc osob. Srovnání s rokem 1991 však ovlivňuje nejvíce počet zaměstnaných, který mezi lety 1991 - 2001 poklesl o více než půl milionů zaměstnaných. Z tabulky je patrné, že mezi léty 1991 a 2001 vyjížd'ka za prací v rámci okresu poklesla asi o 146tisíc obyvatel, ale naopak z okresu a z kraje se počet vyjíždějících zvýšil.

Je zřejmé, že na změny a objem dojížděky za prací v ČR v devadesátých letech spolu s obecnějšími vývojovými trendy působil i vliv transformačního období. Mezi nejvýznamnějších vlivy patří :

- Nabídka nových pracovních míst v atraktivních regionech
- Rozvoj malého a středního podnikání s adresou provozoven v místě trvalého bydliště
- Snížení objemu pracovně podmíněné migrace v důsledku situace na trhu s byty
- Pokles počtu žen na řádné mateřské dovolené vlivem nižší porodnosti
- Zlepšení dopravní infrastruktury v některých regionech, zvýšení individuální automobilizace, svážení zaměstnanců nebo kompenzace nákladů na dojíždění
- Naopak zhoršení dopravní infrastruktury v některých oblastech
- Omezení počtů spojů veřejné hromadné dopravy

Zejména pak v devadesátých letech došlo k velkým změnám v dojížděkové regionální úrovni. Dle Hampla (2004) lze pozorovat umocňování sídelní a regionální hierarchie způsobené zejména výrazným střediskovým posílením Prahy, zachování působení meziregionálních center a omezení vlivu mikroregionálních středisek. Podle Touška a Szczyrby (2004) jsou to právě devadesátá léta, kdy byla nejvíce narušena stabilita dojížděkových center.

5.2 Dojížděka za prací v Jihočeském kraji mezi léty 1991 – 2001

V Jihočeském kraji lze pozorovat v těchto letech zvýšení vyjížděky obyvatel za prací ve všech okresech, i přestože počet zaměstnaných klesl asi o dvacet tisíc osob.

V roce 1991 vykázal nejvyšší intenzitu vyjížděky okres Tábor a naopak nejnižší okres Písek, v roce 2001 pak nejvyšší okres Český Krumlov a nejnižší okres České Budějovice. V Jihočeském kraji lze pozorovat také změny v zastoupení jednotlivých prostorových typů vyjížděky, kde došlo k nárůstu mezikrajské vyjížděky obyvatel za prací, nejvíce vyjížděky do zahraničí. Naopak v rámci okresu došlo mezi posledními dvěma cenzy ke snížení vyjížděky osob asi o 7%.

Následující tabulka 9. nám ukazuje bilanci dojížděky v okresech Jihočeského kraje v roce 2001 a v tabulce 10 najdeme zastoupení vyjíždějících za prací podle zvoleného dopravního prostředku.

Tab. 9. Bilance dojížděky za prací podle okresů v roce 2001

Kraj, okresy	Zaměstnané osoby	Dojíždějící do obce		Vyjíždějící z obce		Saldo dojížděky		Obsazená pracovní místa	
		celkem	z toho denně v rámci ČR	celkem	z toho denně v rámci ČR	celkem	z toho denně v rámci ČR	celkem	na 1 000 zaměstnaných ¹⁾
Kraj celkem	298 605	112 020	96 147	118 994	96 620	-6 974	-473	291 631	977
České Budějovice	87 163	38 102	31 925	31 659	27 074	6 443	4 851	93 606	1 074
Český Krumlov	29 172	10 499	8 930	13 174	10 657	-2 675	-1 727	26 497	908
Jindřichův Hradec	43 722	13 837	12 427	16 583	13 142	-2 746	-715	40 976	937
Písek	32 852	9 472	8 079	12 204	9 338	-2 732	-1 259	30 120	917
Prachatice	24 355	8 702	7 308	10 505	7 856	-1 803	-548	22 552	926
Strakonice	32 546	12 227	10 865	13 612	11 255	-1 385	-390	31 161	957
Tábor	48 795	19 181	16 613	21 257	17 298	-2 076	-685	46 719	957

Zdroj: Český statistický úřad, Krajská správa České Budějovic

Tab. 10. Vyjíždějící denně za prací podle použitého dopravního prostředku v roce 2001

	Jihočeský kraj	v tom okresy			Districts			
		České Budějovice	Český Krumlov	Jindřichův Hradec	Písek	Prachatice	Strakonice	Tábor
		Celkem			Total			
Vyjíždějící z obce denně celkem	116 151	31 074	12 691	16 208	12 026	9 750	13 318	21 084
z toho použitý dopravní prostředek: ¹⁾								
autobus	29 624	7 838	4 511	4 020	2 887	3 458	3 458	3 452
vlak	5 980	1 178	333	1 042	834	327	920	1 346
MHD	9 930	3 729	409	840	699	334	537	3 382
automobil - řidič	30 317	8 002	3 308	3 833	3 439	2 597	3 640	5 498
automobil - spolucestující	7 930	1 773	1 072	1 215	884	805	946	1 235
motocykl	600	161	29	102	80	31	102	95
kolo	3 915	1 242	143	768	353	102	555	752
jiný	1 105	207	139	174	139	133	126	187
autobus + vlak	2 517	352	234	473	329	263	430	436
autobus + MHD	2 154	1 183	247	108	114	75	102	325
vlak + MHD	726	290	47	45	69	8	25	242
ostatní kombinace	13 848	3 808	1 347	2 192	1 312	877	1 683	2 629
žádný dopravní prostředek	6 609	1 164	739	1 334	769	645	729	1 229

Zdroj: Český statistický úřad, Krajská správa České Budějovic

Pozn.: 1) dopravní prostředek se týká denní dojížděky z místa bydliště (i přechodného) do místa pracoviště

Z hlediska mezikrajské dojížděky za prací v rámci ČR má Jihočeský kraj při obou sčítáních záporné saldo, kde v roce 1991 to byla ztráta 1 386 osob, v roce 2001 se to navýšilo až na ztrátu 4 131 osob. Záporné saldo bylo především ve prospěch Hlavního města Prahy.

V porovnání meziokresní dojížděky Jihočeského kraje je zřejmé dominantní postavení okresu České Budějovice, který dosáhl v roce 1991 asi 49% a v roce 2001 téměř 52%. Nejmenší podíl dosáhl v obou cenzech okres Jindřichův Hradec.

Také byl zaznamenán ve sledovaných letech trend nárůstu dojížděky za prací přes hranice obvodů obcí s rozšířenou působností (ORP). Tento trend se netýká ORP Týna nad Vltavou. Zatímco v roce 1991 měly celkové kladné saldo čtyři správní obvody. V roce 2001 mají celkové kladné saldo dojížděky pouze dva správní obvody – České Budějovice a Týn nad Vltavou (viz. Tab. 11.).

Tab. 11. Bilance dojížděky za prací ve správních obvodech obcí s rozšířenou působností k 1. 3. 2001

	Zaměstnané osoby	Dojíždějící do správního obvodu (kraje)		Vyjíždějící ze správního obvodu (kraje)		Saldo dojížděky		Obsazená pracovní místa	
		celkem	z toho denně	celkem	z toho denně	celkem	z toho denně	celkem	na 1 000 zaměstnaných ¹⁾
Celkem	298 605	9 350	4 059	16 324	5 843	-6 974	-1 784	291 631	977
v tom správní obvody:									
Blatná	6 344	1 124	963	1 241	838	-117	125	6 227	982
České Budějovice	72 768	12 346	8 873	6 336	3 888	6 010	4 985	78 778	1 083
Český Krumlov	19 644	1 705	1 144	3 557	2 513	-1 852	-1 369	17 792	906
Dačice	9 226	1 157	964	1 669	957	-512	7	8 714	945
Jindřichův Hradec	22 506	1 817	1 261	3 213	1 591	-1 396	-330	21 110	938
Kaplice	9 528	1 293	1 007	2 134	1 615	-841	-608	8 687	912
Milevsko	8 772	709	520	2 171	1 319	-1 462	-799	7 310	833
Písek	23 980	2 435	1 719	3 653	2 169	-1 218	-450	22 762	949
Prachatice	16 193	1 370	998	3 078	2 060	-1 708	-1 062	14 485	895
Soběslav	10 209	999	814	2 902	2 225	-1 903	-1 411	8 306	814
Strakonice	21 137	2 110	1 558	2 721	1 779	-611	-221	20 526	971
Tábor	38 563	4 311	2 942	4 501	2 235	-190	707	38 373	995
Trhové Sviny	8 090	688	584	3 163	2 626	-2 475	-2 042	5 615	694
Třeboň	11 990	1 227	881	2 073	1 404	-846	-523	11 144	929
Týn nad Vltavou	6 428	4 113	2 716	1 349	1 033	2 764	1 683	9 192	1 430
Vimperk	8 162	1 396	883	1 509	979	-113	-96	8 049	986
Vodňany	5 065	806	646	1 484	1 122	-678	-476	4 387	866

Zdroj: Český statistický úřad, Krajská správa České Budějovice

Pozn.: 1) bydlících na příslušném území

Podle Čekala (2006) se dají v Jihočeském kraji určit hlavní střediska dojížděky a to podle následujících kritérií:

1. alespoň 2500 obsazených pracovních míst ve středisku
2. středisko má kladné saldo celkové dojížděky za prací
3. velikost regionu alespoň 10 obcí (tzn. minimálně 9 obcí vykázalo hlavní proud celkové vyjížděky za prací do daného střediska)

V obou sledovaných letech tak bylo vymezeno 16 shodných středisek dojížděky za prací. Ta s výjimkou Trhových Svinů, které nesplnily ani jedno ze stanovených kritérií, odpovídají obcím s rozšířenou působností Jihočeského kraje.

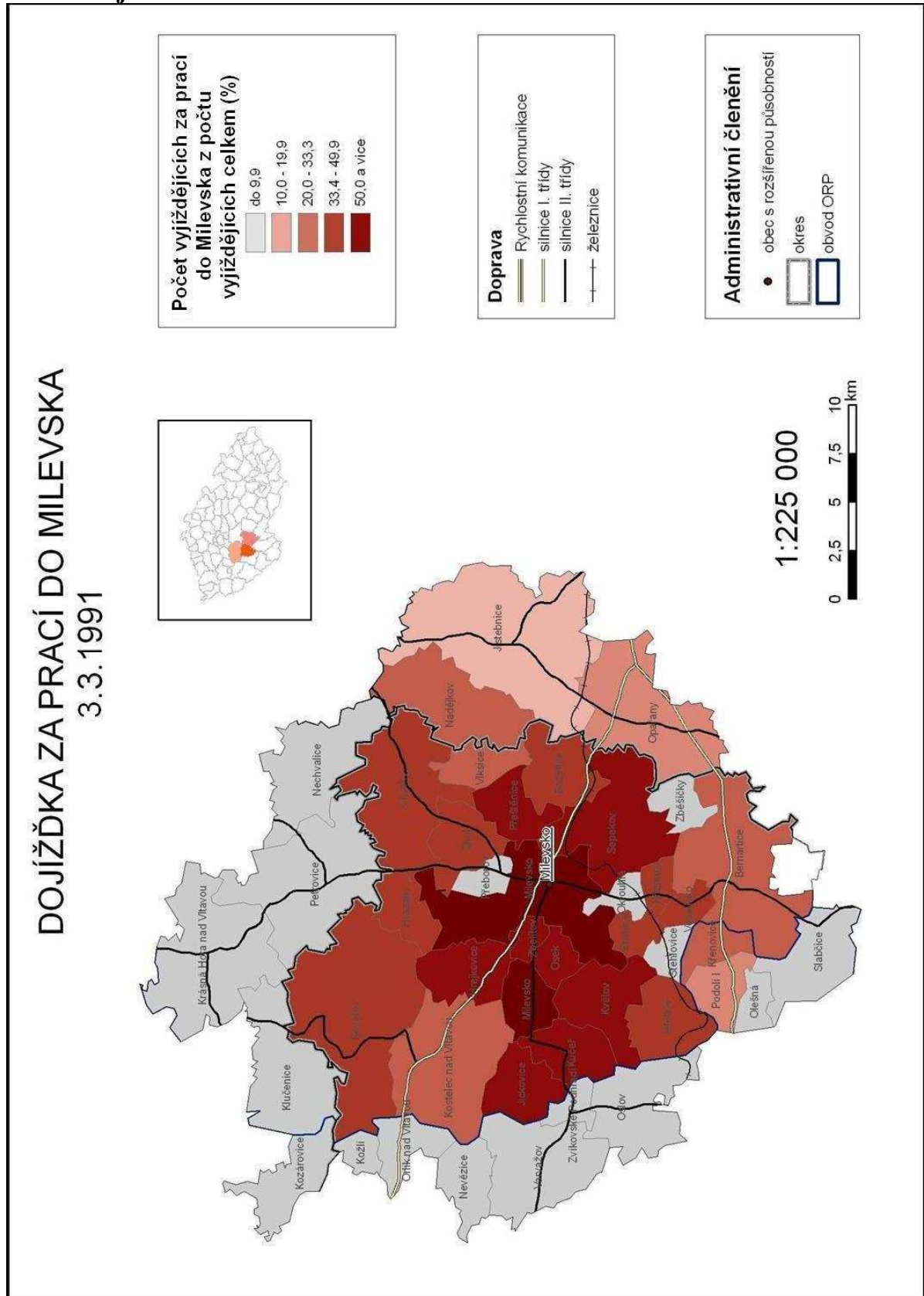
5.3 Dojížděkové zázemí Milevska

Následující mapy vystihují vývoj dojížděkových vazeb do Milevska a jejich územní struktury mezi léty 1991 – 2001. Během tohoto období došlo k rozšíření dojížděkového území o tři obce z okresu Příbram. Jedná se o obec Petrovice, Klučenice a Nechvalice.

Obr. 6. vystihuje dojížděkové území regionu Milevska v roce 1991, kde se toto území skládá z 27 obcí. Tyto obce se nacházejí hlavně na území ORP Milevsko a jsou rozšířené ještě o tři obce z okresu Tábor, kde se jedná o Opařany, Nadějkov a Jistebnici.

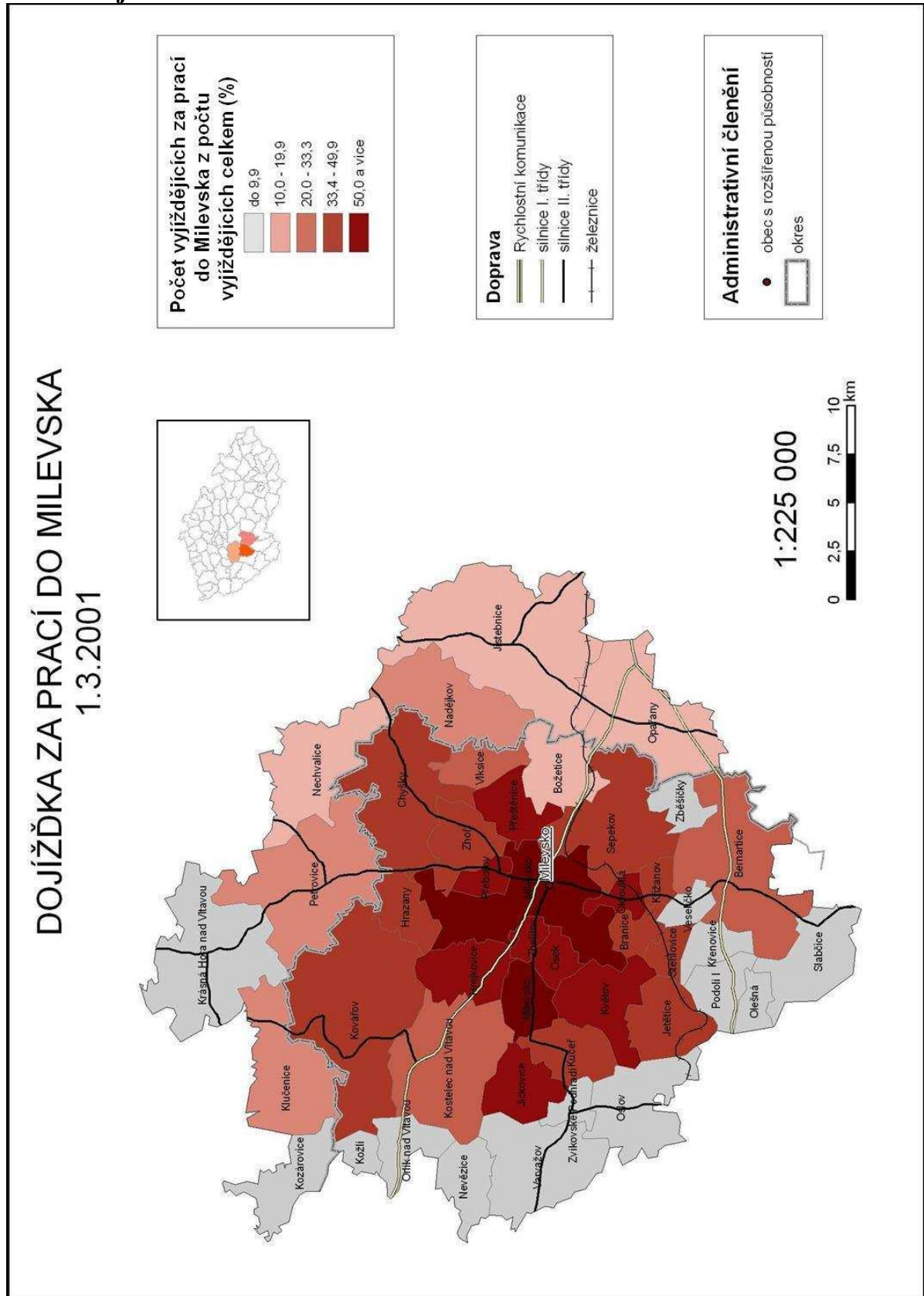
Dojížděkové území regionu Milevska v roce 2001 znázorňuje obr. 7. V roce 2001 se dojížděkové území zvětšilo na 29 obcí, které spádují dojížděkou za prací do Milevska. Toto území je rozšířené o tři obce z okresu Příbram (Petrovice, Klučenice a Nechvalice) a naopak některé obce spádují mimo Milevsko oproti roku 1991. Jedná se o obce Křenovice, Podolí a Veselíčko, které pravděpodobně v roce 2001 spádují už do Písku.

Obr. 6. Dojíždětkové zázemí Milevska v roce 1991



Zdroj: SLDB 1991, vlastní výpočty

Obr. 7. Dojížděkové zázemí Milevska v roce 1991



Zdroj: SLDB 2001, vlastní výpočty

6. DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST REGIONU MILEVSKA

6.1. Dopravní obslužnost v regionu Milevska v současnosti

Hromadná autobusová doprava

Hromadnou autobusovou dopravu provozuje ČSAD Autobusy Č. Budějovice a táborská firma Comett Plus spol. s r.o. Provoz je udržován na 18 linkách 218 spoji. Největší počet spojů je veden po silnici na veselíčko (70), dále na Chyšky (36), na Kovářov (26) a na Hrejkovice (16). Na ostatních silnicích je vedeno do 10 spojů denně.

Tab. 12. Linky provozované na sledovaném území

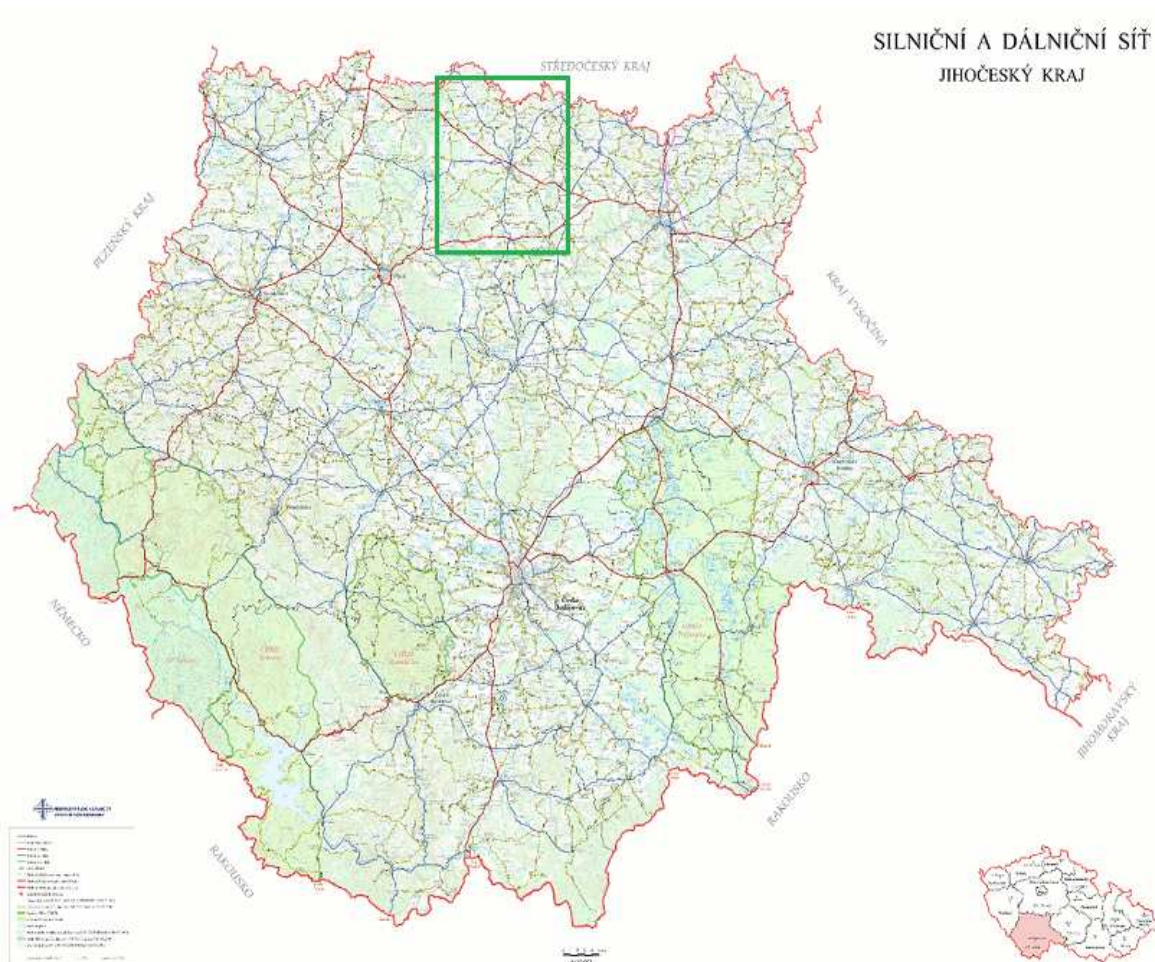
č. linky	název linky	počet spojů*
136440	Milevsko – Praha, Na Knížecí	4
320810	Temelín – Milevsko	3
350420	Pelhřimov, aut.nádr. – Plzeň, CAN	2
360051	Milevsko – Milešov	15
360052	Milevsko – Chyšky – Květuš	18
360054	Chyšky – Nadějkov – Chyšky - Milevsko	18
360055	Milevsko – Nadějkov – Starcova Lhota	11
360056	Milevsko – Jestřebice – Bernartice	8
360057	Milevsko – Bechyně – Týn nad Vlt.	7
360058	Milevsko – Petrovice – Chrást	16
360059	Milevsko – Opařany - Bernartice	11
360060	Milevsko – Čimelice	8
360061	Milevsko – Hrejkovice – Mirovice	8
360062	Milevsko – Jetětice – Podolí – Bernartice	9
360063	Milevsko – Hrazany – Kovářov	9
360064	Milevsko – Příleпов – Kovářov	17
360067	Milevsko – Přeštěnice	10
360068	Milevsko – Bernartice - Písek	41
360070	Milevsko-Milevsko, ZVVZ Sepekov	3
360105	Milevsko aut.nádr. – Praha, Na Knížecí	1
390250	S.Ústí II – Tábor-Opařany-Milevsko	6
440594	Brno, ÚAN Zvonařka – Plzeň CAN	2
810170	Františkovy lázně, Městské sady-Vyškov	2
	celkem	229

Zdroj: Krajský úřad Jihočeského kraje a IDOS

*počet spojů ke 30.5.2008

Autobusové nádraží stojí v těsném sousedství náměstí E. Beneše. Jeho poloha je z hlediska potřeb cestujících ideální. Dalším autobusovým stanovištěm je prostor před vstupem do ZVVZ, kde jsou vybudována další tři stání. Na území města se nachází celkem 14 zastávek.

Obr. 8. Silniční a dálniční síť v Jihočeském kraji



Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR

Vlaková doprava

Osobní doprava je provozována dle jízdního řádu 2007/2008 v rozsahu:

- směr Tábor – Milevsko 11× pracovní den, 2× svátek
- směr Milevsko – Tábor 10× pracovní den
- směr Písek – Milevsko 8× pracovní den, 1× svátek
- směr Milevsko – Písek 10× pracovní den

Dle mého názoru je počet spojů železniční dopravy dostačující.

Městská hromadná doprava

MHD není v regionu Milevska provozována. Do jisté míry ji nahrazují spoje ČSAD k nádraží ČD a ZVVZ, které jsou zde provozovány kvůli značné vzdálenosti od centra města.

6. 2. Dopravní obslužnost regionu Milevska v letech 1991 a 2001

Dopravní obslužnost ve sledovaném dojížděkovém území se dá pokládat za nevyhovující. I když by se dalo říct, že počet spojů silniční a železniční dopravy je dostačující, tak to tak není. Protože je zde velký počet spojů, které jezdí přes den, ale tyto spoje bohužel většinou využijí lidé, kteří jsou bez zaměstnání nebo mají volno. Takže z hlediska dojížděky za prací, což jsou spoje v ranní špičce a návratové spoje, je obslužnost vymezeného dojížděkového území nedostačující.

Tab. 13. Počty spojů v jednotlivých obcích regionu Milevska v roce 1991

Obec vyjížděky	celkový počet spojů		počet spojů v ranní špičce		počet návratových spojů	
	1991	2001	1991	2001	1991	2001
Bernartice	9	15	3	7	4	7
Božetice	4	8	2	3	2	4
Branice	24	33	6	10	5	8
Hrazany	5	7	2	3	2	3
Hřejkovice	10	15	3	6	3	5
Chyšky	5	6	2	2	3	3
Jetětice	18	10	5	3	4	3
Jickovice	4	4	2	2	2	2
Kostelec nad Vlt.	8	12	3	4	2	5
Kovářov	11	16	5	6	3	6
Křižanov	7	14	2	6	4	5
Kučer	5	8	3	5	2	3
Květov	3	4	1	2	2	2
Okrouhlá	8	11	2	6	4	5
Osek	3	4	1	2	2	2
Přeborov	6	10	3	4	3	4
Přestěnice	4	5	2	3	2	1
Sepekov	33	43	15	18	12	15
Stehlovice	21	10	6	3	6	3
Vlksice	3	6	1	3	1	3
Zbelítov	5	8	2	3	2	3

Obec vyjížděky	celkový počet spojů		počet spojů v ranní špičce		počet návratových spojů	
	1991	2001	1991	2001	1991	2001
Zhoř	4	7	2	4	2	3
Jistebnice	6	9	2	3	2	3
Nadějkov	4	5	2	2	2	3
Opařany	4	5	2	3	2	2

Zdroj: Jízdní řády 1990 / 1991, IDOS 2000 / 2001

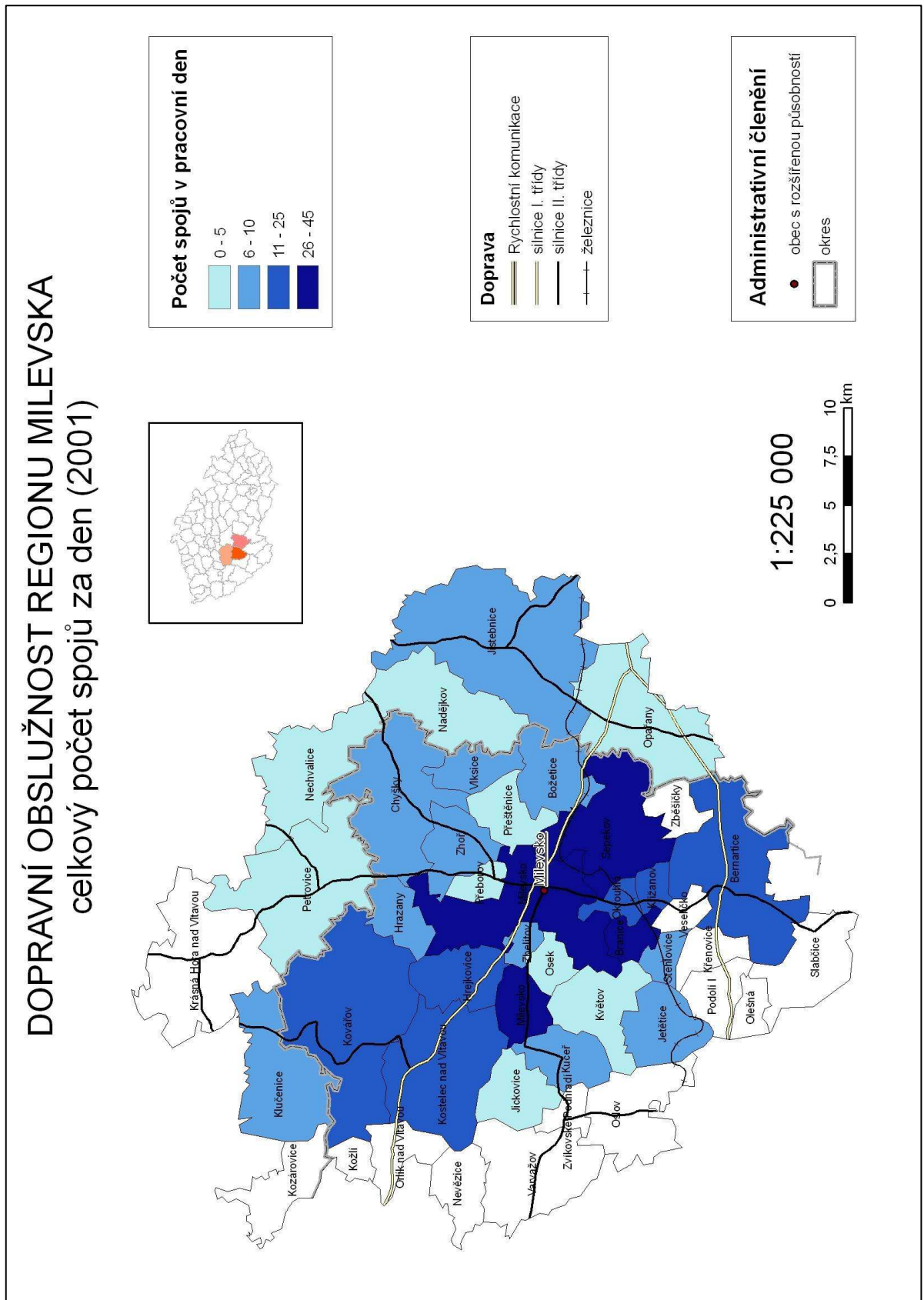
Porovnání dat z tabulky 13. je vidět, že kvalita dopravní obslužnosti regionu Milevska se mezi léty 1991 a 2001 moc nezměnila. Samozřejmě to neplatí pro všechny obce. U obcí, které jsou vyznačené v tabulce žlutě, se dopravní obslužnost zvýšila až o téměř až o 80%. Kvalita dopravní obslužnosti se zlepšila nejvýrazněji u obcí Bernartice, Branice, Křižanov a Sepekov. Naopak ke zhoršení došlo ve sledovaném území u dvou obcí, které jsou zvýrazněny oranžovou barvou (Jetětice a Stehlovice).

Uvedené výsledky jsou znázorněné i v následujících mapách, které vystihují kvalitu dopravní obslužnosti veřejnou hromadnou dopravou v dojížděkovém území Milevska. Dopravní obslužnost je zhodnocena z hlediska celkového počtu spojů, z počtu spojů v ranní špičce a dále je zachycena situace obslužnosti při návratových spojích v letech 1991 a 2001.

Předchozí mapa znázorňuje kvalitu dopravní obslužnosti regionu Milevska v roce 1991. Největší počet dopravních spojů v běžný pracovní den mají obce ležící v těsné blízkosti centra regionu města Milevska, kde tento počet stoupá až na 43 spojů za den (Sepekov, Branice a místní části Milevska). Velká intenzita spojů je charakteristická pro obce nacházející se na trase hlavní dopravních směrů.

Směrem se vzrůstající vzdáleností obcí od města Milevska a hlavních dopravních tahů kvalita dopravní obslužnosti klesá (Božetice, Nadějkov, Přestěnice). Nejmenší počet spojů mají obce Květov, Osek a Vlksice (3 spoje).

Obr. 10. Dopravní obslužnost regionu Milevska v roce 2001

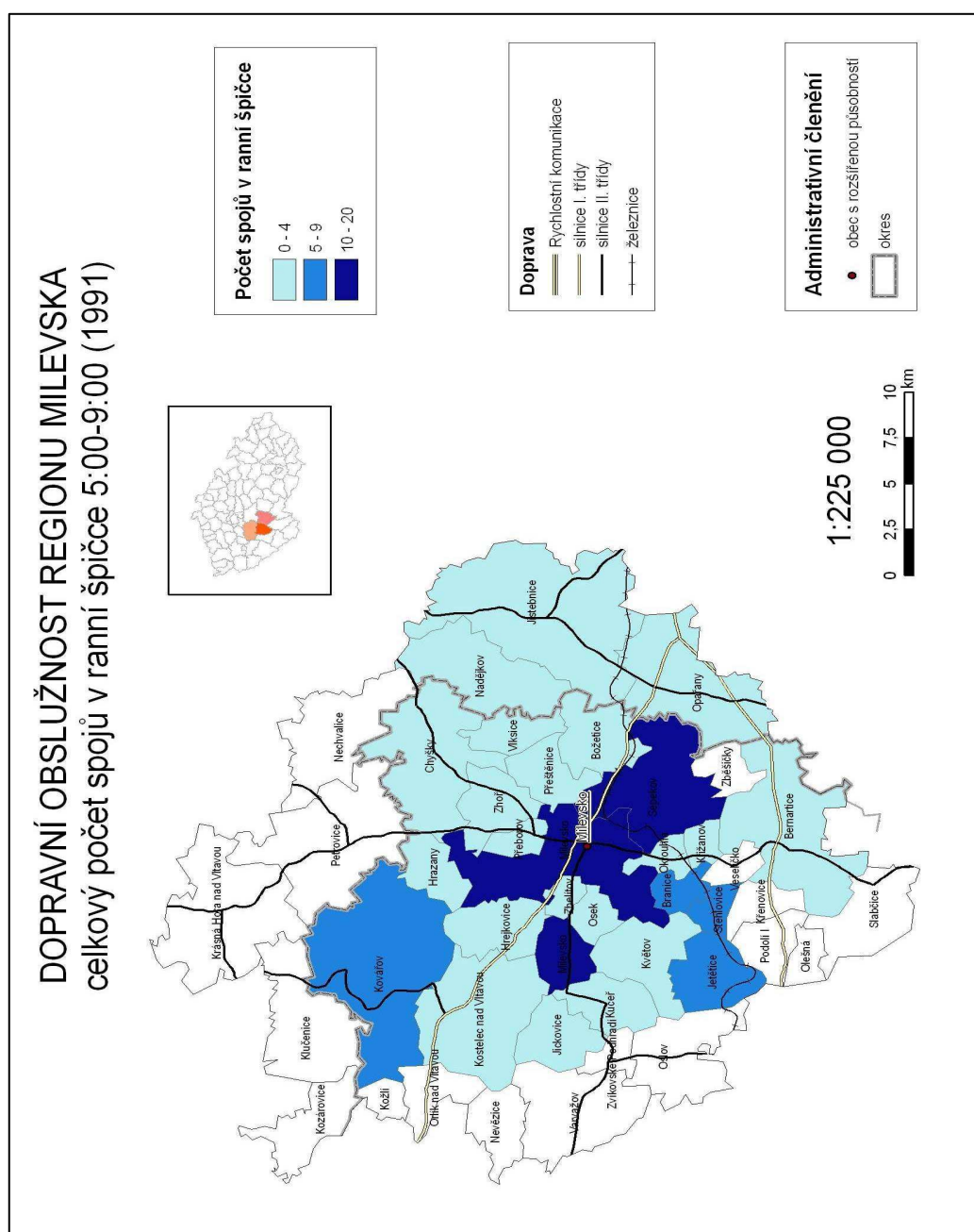


Zdroj: IDOS 2000/2001

Kvalita dopravní obslužnosti regionu Milevska v roce 2001 je znázorněna na obr. 10.. Oproti roku 1991 se kvalita dopravní obslužnosti v běžný pracovní den zlepšila u obce Branice, kde se počet zvětšil o 9 spojů. Toto zlepšení je hlavně díky železniční dopravě. mezi obce s kvalitní dopravní obslužností patří taky např.: Bernartice, Hrejkovice, Chyšky, Kovářov, Křížanov, Zhoř, atd.. Ve sledovaném území v roce 2001 došlo i k zhoršení dopravní obslužnosti a to u dvou obcí, kterými jsou Jetětice a Stehlovice, kde se celkový počet spojů zmenšil až o 10 spojů za den. U ostatních obcí se dá kvalita dopravní obslužnosti považovat za průměrnou

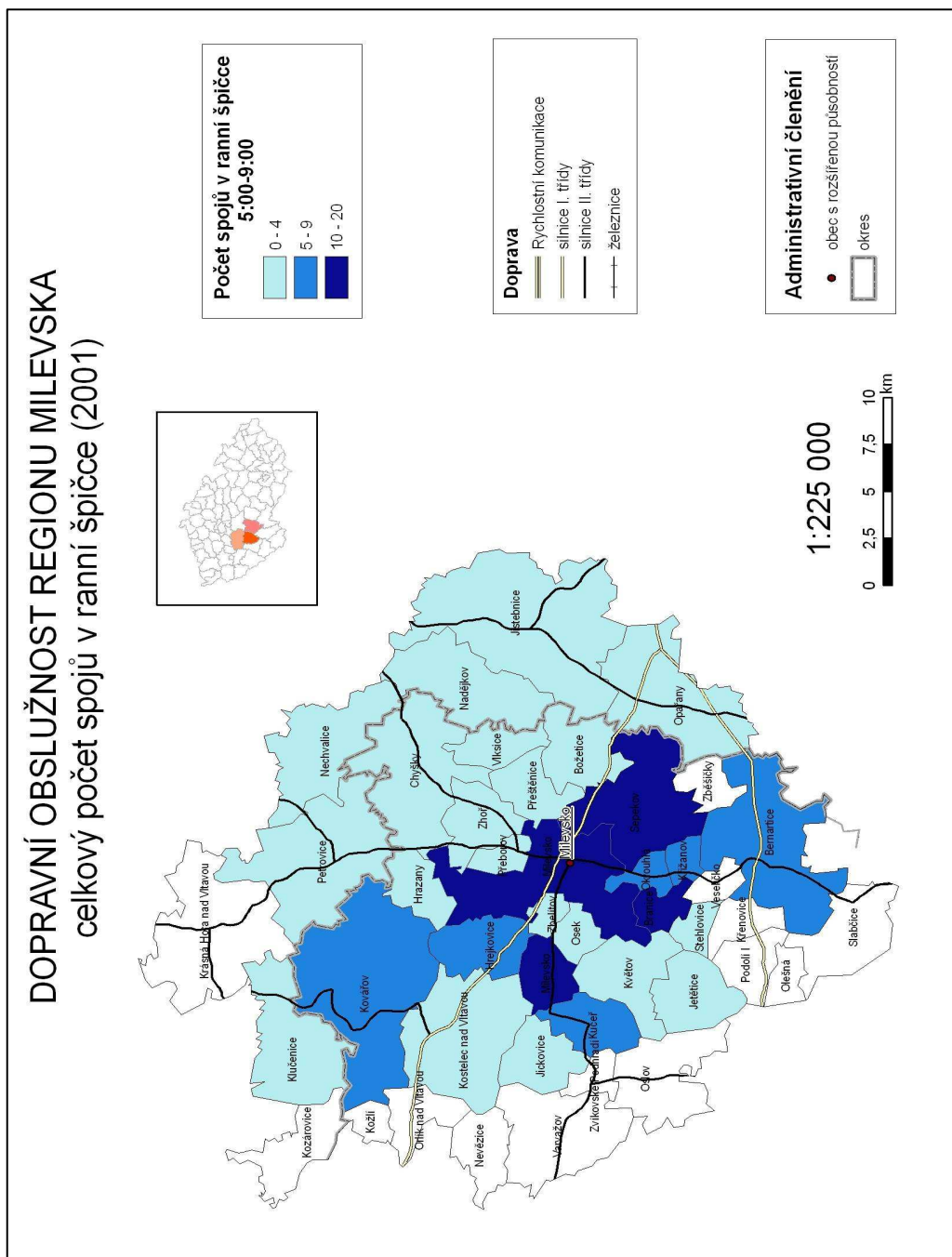
Následující mapa vystihuje kvalitu dopravní obslužnosti v ranní špičce v roce 1991. ranní špička je mezi 5. – 9. hodinou, kdy lidé potřebují dojíždět do zaměstnání. Z mapy je patrné, že v této době je kvalita dopravní obslužnosti až na několik obcí nevyhovující. nejlépe jsou na tom obce Sepekov (15 spojů), dále Branice, Jetětice, Kovářov a Stehlovice. V těchto obcích se počet spojů pohybuje mezi 5 až 9 spoji v ranní špičce. Ostatní obce regionu Milevsko mají nevyhovující dopravní obslužnost veřejnou hromadnou dopravou.

Obr. 11. Kvalita dopravní obslužnosti regionu Milevsko v ranní špičce v roce 1991



Zdroj: Jízdní řády 1990/1991

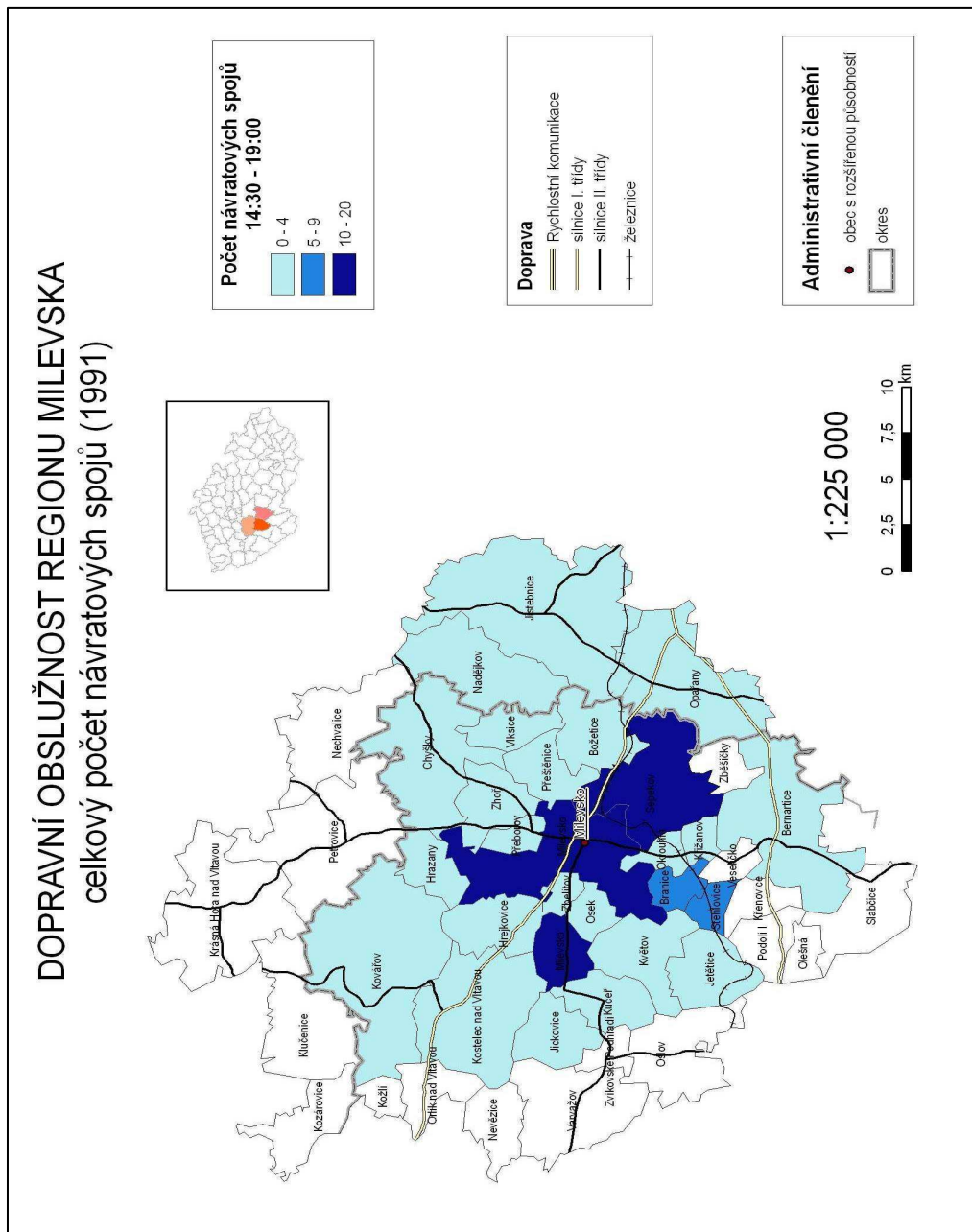
Obr. 12. Kvalita dopravní obslužnosti regionu Milevska v ranní špičce v roce 2001



Zdroj: IDOS 2000/2001

V roce 2001 se kvalita dopravní obslužnosti zlepšila oproti roku 1991. Ke zlepšení došlo u obcí Bernartice, Hrejkovice, Kučeř, Křížanov a u Okrouhlý, kde se počet spojů v ranní špičce zvětšil až o polovinu. U zbývajících obcí daného regionu se kvalita dopravní obslužnosti nezlepšila a pohybuje se stále do čtyř spojů mezi 5. až 9. hodinou.

Obr. 13. Kvalita dopravní obslužnosti regionu Milevska v návratových spojích v roce 1991

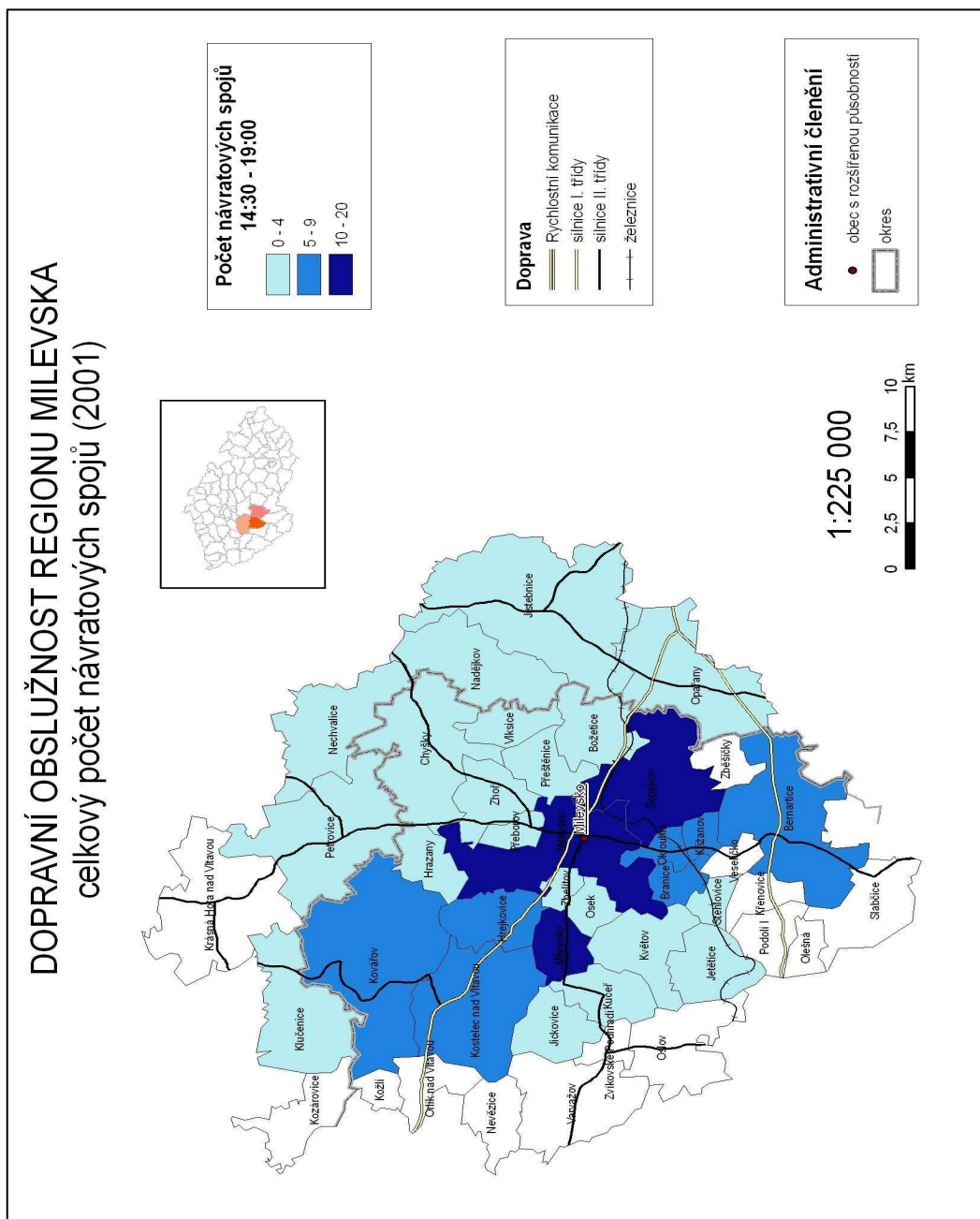


Zdroj: Jízdní řády 1990/1991

Kvalita dopravní obslužnosti v regionu Milevska je zohledněna i při návratových spojích, kdy je toto období omezeno mezi půl třetí až sedmou hodinou večerní. Z mapy je patrné, že v roce 1991 je dopravní obslužnost nedostačující. Dobrou kvalitu mají místní části města Milevska, Branice, Sepekov a Stehlovice, kde je na tom nejlépe obec Sepekov s 12 návratovými spoji. U většiny obcí regionu Milevska se počet návratových spojů pohybuje kolem dvou až čtyř spojů.

V roce 2001 došlo opět ke zlepšení kvality dopravní obslužnosti v návratových spojích u šesti obcí, kterými jsou Bernartice, Hrejkovice, Kovářov, Kostelec nad. Vlt., Křižanov a Okrouhlá. U těchto obcí došlo ke zlepšení až o pět spojů během návratových spojů. Naopak u obce Stehlovice se počet spojů oproti roku 1991 zmenšil o polovinu. U ostatních obcí regionu zůstává kvalita dopravní obslužnosti při návratových spojích stejná jako v roce 1991.

Obr. 14. Kvalita dopravní obslužnosti regionu Milevska v návratových spojích v roce 2001



Zdroj: IDOS 2000/2001

7. HODNOCENÍ ZKOUMANÉ PROBLEMATIKY

7.1 Hodnocení dojížděkového zázemí a jeho změny mezi léty 1991 – 2001

Dojížděka obyvatelstva do zaměstnání a do škol představuje významný sociální jev, jehož rozsah, vzdálenosti, směry a formy reflektují ekonomickou strukturu daného regionu. Odpovídají na jedné straně dosaženému stupni koncentrace obyvatel (resp. sídelní rozdrobenosti) a na straně druhé rozmístění pracovních příležitostí a škol.

Dojížděkové zázemí regionu Milevska určují především hranice správního obvodu, které jsou ještě rozšířeny v roce 1991 o tři obce z okresu Tábor a při sčítání 2001 přibyly i tři obce z okresu Příbram.

Po provedení analýzy ve sledovaném území, je patrné, že se v regionu nachází pouze jedno hlavní spádové středisko, kterým je samotné město Milevsko, kde je největší pracovní příležitost a je vlastně centrem tohoto území.

Porovnání dat o počtu vyjíždějících z obcí v regionu Milevska z posledních svou censů nám umožňuje najít odpověď na otázku, jak moc se dojížděka za prací do Milevska ze sledovaných obcí změnila

V následujících tabulkách (Tab.14. a 15.) je možné vidět dojížděkové zázemí Milevska, které je rozdělené do čtyř zón, podle procentuální počet vyjíždějících za prací v regionu Milevska. Tyto zóny jsou rozdělené dle intenzity vyjížděky na základě kritéria, které najdeme v řadě geografických studií. Toto kritérium zní : „ Dojížděkové zázemí je tvořeno obcemi, z kterých vyjíždí za prací alespoň 10 % zaměstnaných s trvalým bydlištěm v daných obcích“ (Krejčí – Toušek, 2004).

Tab. 14. Dojížděkové zázemí regionu Milevska v roce 1991

zóny (obce, ve kterých % vyjíždějících do Milevska ze zaměstnaných činí)	Počet obcí	Počet vyjíždějících do Milevska	Zaměstnaní	Průměrný podíl vyjíždějících do Milevska ze zaměstnaných (%)
zóna 1 (50,0 a více)	8	491	1599	30,71
zóna 2 (33,4 - 49,9)	8	382	1577	24,22
zóna 3 (20,0 - 33,3)	6	254	1490	17,05
zóna 4 (10,0 - 19,9)	2	75	938	8,00
celkem	24	1202	5604	21,45

Zdroj: SLDB 1991, vlastní výpočty

Tab. 15. Dojížd'kové zázemí regionu Milevska v roce 2001

zóny (obce, ve kterých % vyjíždějících do Milevska ze zaměstnaných činí)	Počet obcí	Počet vyjíždějících do Milevska	Zaměstnaní	Průměrný podíl vyjíždějících do Milevska ze zaměstnaných (%)
zóna 1 (50,0 a více)	8	538	712	75,56
zóna 2 (33,4 - 49,9)	10	831	2305	36,05
zóna 3 (20,0 - 33,3)	4	176	925	19,03
zóna 4 (10,0 - 19,9)	3	110	1257	8,75
celkem	25	1655	5199	31,83

Zdroj: SLDB 1991, vlastní výpočty

Přestože se v roce 2001 sledované dojížd'kové zázemí Milevska rozšířilo o obce z okresu Příbram, tak celkový soubor obcí ze kterých dojížděla za prací do Milevska alespoň desetina zaměstnaného obyvatelstva, se změnil jen nepatrně a to počtem jedné obce. Je to způsobené tím, že některé obce z posledních dvou sčítání přestaly dojížd'kou za prací spádovat do Milevska. Jedná se například o Křenovice a Podolí, které podle mého názoru spadají do Písku, protože je zde lepší dopravní obslužnost.

V jednotlivých zónách klesl počet obcí ve 3.zóně oproti roku 1990, naopak ve 2. a 4.zóně se počet obcí zvýšil. Ve druhé zóně se v roce 2001 výrazně zvýšil počet vyjíždějících do Milevska a zároveň i počet zaměstnaných. Dle průměrného podílu vyjíždějících do Milevska ze zaměstnaných je vidět, že největší změny jsou v 1.zóně. Tento vysoký nárůst (45%) je způsoben snížením počtu zaměstnaných téměř o polovinu oproti roku 1991.

U dojížd'kového zázemí Milevska se tedy nepotvrdil trend poklesu intenzity vyjížd'ky za prací z obcí v jejich bezprostřední blízkosti a zároveň jejího nárůstu za vzdálenějších obcí, jako tomu bylo v případě města Brna, Olomouce a Plzně (Baštová, Fňukal, Krejčí, Tonev, Toušek 2005).

Hypotéza, která je zmíněná v kapitole 4.3.2, že by se mělo dojížd'kové území mezi léty 1991 a 2001 zmenšit na základě zmenšení komplexní charakteristiky, se díky analýze výsledků dojížd'kového území nepotvrdila. Naopak se dojížd'kové území oproti roku 1991 zvětšilo.

7.2 Analýza dopravní obslužnosti v letech 1991 – 2001

Dopravní obslužnost je důležitým ukazatel, protože je s ní úzce spjata nejen dojíždka za prací, ale i sídelní struktura daného regionu. Ve sledovaném dojíždčkovém zázemí je dopravní obslužnost zastoupena silniční i železniční infrastrukturou.

Při srovnání železniční a silniční dopravy je zřejmé, že intenzivnější infrastrukturu má samozřejmě na našem území silniční doprava. I přestože počet spojů železniční dopravy je dle mého názoru dostačující, tak je tato doprava z hlediska rozložení v území nedostačující. Železnice se nachází v jižní části regionu Milevska a ve vymezeném území jsou pouze čtyři obce, kde vlak staví. Z tohoto důvodu jsou v předkládané diplomové práci tyto infrastruktury analyzovány dohromady. Rozložení infrastruktury můžeme vidět na obr. 6 – 11..

Porovnání dat z Jízdních řádů 1990/1991 a z databáze IDOS 2000/2001 nám umožňuje srovnat dopravní obslužnost regionu Milevska v letech 1991 a 2001. Tyto data jsou zpracovány v následujících tabulkách.

Tab. 16. Celková dopravní obslužnost regionu Milevska v letech 1991 a 2001

Počet obcí v regionu Milevska		Celkový počet spojů		Počet spojů v ranní špičce (5. - 9.Hod.)		Počet návratových spojů (14.30 - 19.00)	
1991	2001	1991	2001	1991	2001	1991	2001
25	28	214	291	79	120	78	106

Zdroj: Jízdní řády 1990/1991, IDOS 2000/2001, vlastní výpočty

Mezi léty 1991 a 2001 se dopravní obslužnost oproti roku 1991 celkově zlepšila. Celkový počet spojů se zvýšil přibližně o 35%, s tím souvisí nárůst i počtu spojů v ranní špičce asi o 51% a počtu návratových spojů, kde je to taky asi o 35%. Z těchto výpočtů by se mohla dopravní obslužnost regionu Milevska pokládat za dostačující. Jinak je tomu ovšem u analýzy dopravní obslužnosti jednotlivých obcí (viz. Tab. 17., 18.).

Tab. 17. Dopravní obslužnost regionu Milevska v roce 1991**Tab. 18. Dopravní obslužnost regionu Milevska v roce 2001**

Obec vyjížděky 1991	celkový počet spojů	počet spojů v ranní špičce	počet návrátových spojů	Obec vyjížděky 2001	celkový počet spojů	počet spojů v ranní špičce	počet návrátových spojů
Bernartice	9	3	4	Bernartice	15	7	7
Božetice	4	2	2	Božetice	8	3	4
Branice	24	6	5	Branice	33	10	8
Hrazany	5	2	2	Hrazany	7	3	3
Hřejkovice	10	3	3	Hřejkovice	15	6	5
Chyšky	5	2	3	Chyšky	6	2	3
Jetětice	18	5	4	Jetětice	10	3	3
Jickovice	4	2	2	Jickovice	4	2	2
Kostelec nad Vlt.	8	3	2	Kostelec nad Vlt.	12	4	5
Kovářov	11	5	3	Kovářov	16	6	6
Křižanov	7	2	4	Křižanov	14	6	5
Kučer	5	3	2	Kučer	8	5	3
Květov	3	1	2	Květov	4	2	2
Okrouhlá	8	2	4	Okrouhlá	11	6	5
Osek	3	1	2	Osek	4	2	2
Přeborov	6	3	3	Přeborov	10	4	4
Přeštěnice	4	2	2	Přeštěnice	5	3	1
Sepekov	33	15	12	Sepekov	43	18	15
Stehlovice	21	6	6	Stehlovice	10	3	3
Vlksice	3	1	1	Vlksice	6	3	3
Zbelítov	5	2	2	Zbelítov	8	3	3
Zhoř	4	2	2	Zhoř	7	4	3
Jistebnice	6	2	2	Jistebnice	9	3	3
Nadějkov	4	2	2	Nadějkov	5	2	3
Opařany	4	2	2	Opařany	5	3	2
				Klučnice	10	4	1
				Nechvalice	3	1	1
				Petrovice	3	2	1

Zdroj: Jízdní řády 1990/1991, IDOS 2000/2001, vlastní výpočty

Dopravní obslužnost sledovaných obcí regionu Milevska není závislá, jak by se dalo předpokládat, na velikosti území ani na počtu obyvatel, ale důležitou roli zde hraje to zda je daná obec na trase. Z příložených map (Obr. 6 – 11.) a tabulek je patrné, že obce ležící na trase silnic a železnice mají dopravní obslužnost celkem vyhovující. Mezi tyto obce patří např.: Sepekov, Kovářov, Branice a další. Naopak je tomu bohužel u obcí, které leží mimo trasu např.: Květov, Osek či Přeštěnice.

V této práci nehodnotím jen celkovou dopravní obslužnost, ale i dopravní obslužnost s ohledem na dojížděku za prací tedy v ranní špičce a návratové spoje. U

většiny sledovaných obcí je počet spojů v ranní špičce vyšší než počet spojů návratových nebo jsou tyto počty shodné.

Porovnáním dat mezi léty 1991 a 2001 je vidět, že se dopravní obslužnost celkově zlepšila hlavně v severní části území například u obce Zhoř, Jetětice, Kostelec nad Vltavou či v Hrejkovicích. Největší zlepšení intenzity dopravní obslužnosti oproti roku 1991 je zřejmé u obcí Bernartice, Branice, Hrejkovice, Jetětice, Kostelec n. Vlt., Křižanov, Přeborov, Sepekov a Stehlovice. U některých z jmenovaných obcí je zlepšení dopravní obslužnosti až o polovinu více z hlediska počtu spojů .

8. ZÁVĚR

V dnešní době hraje doprava pro každého z nás důležitou roli. I když po transformačním období v roce 1989 byla veřejná hromadná doprava potlačena individuální automobilizací, přesto si svoje místo na trhu udržela. Z tohoto důvodu se v České republice dopravní politika zabývá především podporou a rozvojem veřejné hromadné dopravy osob. Jedním způsobem podpory jsou především dotace a rozvoj integrovaných dopravních systémů.

Cílem předkládané diplomové práce bylo zjištění vymezení dojížděkového území Milevska, intenzity dojížděky jednotlivých obcí a analýza dopravní obslužnosti regionu Milevska. Výsledná hodnocení a analýzy této diplomové práce prokázaly fakt, že dojížděka za prací je blízce spjata a ovlivněna především dopravní obslužností sledovaného regionu.

Hodnocení dopravní obslužnosti a dojížděky za prací bylo sledováno u 28 obcí regionu Milevska. Celkové výsledky práce potvrdily mé očekávání, že nejintenzivnější dojížděka za prací bude a je v obcích, které se nachází v těsné blízkosti města Milevska. Nejmenší zastoupení dojížděky do Milevska je v obcích mimo písecký okres, tedy v obcích táboreského a příbramského okresu, plus některé obce i z píseckého okresu, které jsou vzdálenější od města Milevska. Naopak očekávání dle M. Hampla, který říká že zásadní změny mezi lety by měly být znát v roce 2001, kde by mělo být dojížděkové území více rozšířené o obce za hranice okresu (Hampl 2005), se u sledovaného území nepotvrdilo. Oproti roku 1991 se území mimo hranice okresu Písek rozšířilo jen o tři obce okresu Příbram.

Jedním z cílů diplomové práce byla i analýza dopravní obslužnosti v regionu Milevska. Z výsledků je patrné, že nej kvalitnější dopravní obslužnost mají obce ležící na trase. U obcí, které jsou sice blíže městu Milevsku, ale mají nízký počet obyvatel, je dopravní obslužnost poměrně málo kvalitní. Tento jev je především prokazatelný u celkového počtu spojů v běžný pracovní den. Když porovnáme údaje za návratové spoje a spoje v ranní špičce, zjistíme, že na tyto ukazatele již počet obyvatel či rozloha daného území nemají vliv. Pomocí získaných výsledků se dají vyhodnotit obce s nejlepší dopravní obslužností až po ty nejméně kvalitní.

Jelikož je v daném regionu pouze jedno hlavní středisko, tak jsou zjištěné výsledky pouze na úrovni obcí. U větších regionu by byla vhodnější analýza zkoumané problematiky na úrovni administrativní jednotky sídel.

Na základě této analýzy bych dopravní obslužnost regionu Milevska hodnotila jako nedostačující. Jako příklad uvádím obec Přestěnice, kde je v odpoledních hodinách pouze jeden návratový spoj, který jede ve 14.45hod., a tudíž déle pracující lidé si musí hledat jiný způsob přepravy, aby se dostali domů. Celkově lze říci, že ve sledovaném území je nekvalitní dopravní obslužnost veřejnou hromadnou dopravou.

9. SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A PRAMENŮ

ANDĚL, J., 1996. Sociogeografická regionalizace, Univerzita J. E. Purkyně, Ústí nad Labem, 85 s.

BRINKE, J., 1981. Úvod do geografie dopravy, Univerzita Karlova, Praha, 98 s.

BRINKE, J., 1992. Úvod do geografie dopravy, Socioekonomická geografie I., Univerzita Karlova, Praha, 107 s.

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

GREEN, F., 1953. Community of Interest Areas in Western Europe – Some Geographical Aspects of local passenger traffic. Economic geography. Clark university Concord, New Hampshire, s. 283 – 298.

HAMPL, M., 1996. Geografická organizace společnosti a transformační procesy v České republice, DemoArt, Praha, 395 s.

HAMPL, M. a kol. (2001): Regionální vývoj: Specifika české transformace, evropská integrace a obecná teorie. Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha.

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

HORÁK, J. Prostorová analýza dat. Způsoby hodnocení dopravní dostupnosti, VŠB-TU Ostrava, Institut geoinformatiky, 2001.

HORSKÝ, J., HADÁČEK, V., KELTNEROVÁ, V., KORECKÝ, V., 1993. Milevsko, Proxima, Praha, 23 s.

HRALA, V., SKOKAN, L., 1970. Geografie dopravy, Vysoká škola ekonomická, SPN, Praha, 64 s.

HŮRSKÝ, J. (1966b): Oblasti dojížděky do zaměstnání. Mapa 1 : 4 000 000. In: Atlas ČSSR, ČSAV a Ústřední správa geodézie a kartografie.

HŮRSKÝ, J. (1966c): K problému bilance hospodářskogeografických hranic. (Metodický význam hranic dojížděkových areálů). Zprávy GÚ ČSAV 9, s. 28-33, Opava.

HŮRSKÝ, J., 1978 a. Metody oblastního členění podle dopravního spádu (Úvod do teorie předělů osobní dopravy). Rozpravy Československé akademie věd, Řada matematických a přírodních věd, 88, sešit 6, Praha, 95 s.

- HŮRSKÝ, J., 1978 b. Regionalizace České socialistické republiky na základě spádu osobní hromadné dopravy. *Studia Geographica*, 59, Geografický Ústav ČSAV, Brno, 182 s.
- KUSENDOVÁ, D., 1996. Analýza dostupnosti obcí Slovenska. In: *Aktivity v kartografii '96. Zborník referátov*, Bratislava
- KRAFT, S., 2007. Dopravně geografická regionalizace a hierarchie dopravních středisek Karlovarského kraje. In: Vančura a kol. (eds): *Česká geografie v evropském prostoru*, Sborník referátů z XXI. sjezdu České geografické společnosti, České Budějovice, 119 s.
- KŘÍŽAN, F., TOLMÁČI, V., 2008. *Železničná doprava a logistika*, PŕF UK, Bratislava, 28 s.
- MACKA, M. (1966a): K některým metodickým problémům studia dojíždění do zaměstnání. *Zprávy o vědecké činnosti č. 3*, GÚ ČSAV, Opava
- MACKA, M. (1966c): Změny sfér dojíždění ve střední části Jihomoravského kraje (v letech 1957-1961). *Zprávy GÚ ČSAV* 9, s. 33-40, Opava.
- MICHNIAK, D. (2003): Vybrané aspekty hodnotenia dochádzky do zamestnania do Bratislavy v roku 2001. *Slovenská štatistika a demografia*, roč. 13, č. 4, s. 26-38.
- MICHNIAK, D. (2005b): Dochádzka do zamestnania do krajských miest na Slovensku v roku 2001. In: *Geografická organizace Česka a Slovenska v současném období. Sborník 8. Česko – slovenského akademického semináře. Ústav Geoniky AVČR*, Brno, s. 53-64.
- MIRVALD, S., 1999. *Geografie dopravy I.*, Západočeská univerzita, Pedagogická fakulta, Plzeň, 71 s.
- MIRVALD, S., 2000. *Geografie dopravy II.*, Západočeská univerzita, Pedagogická fakulta, Plzeň, 56 s.
- MIRVALD, S., 2002. *Geografie dopravy III.*, Západočeská univerzita, Pedagogická fakulta, Plzeň, 43 s.
- MÍŠTERA, L., (ed.), 1984. *Geografie krajů ČSSR*, SPN, 339 s.
- NUTLEY, S., 1998. Rural areas: The accessibility problem. In: Hoyle, B., Knowles, R. (eds.): *Modern transport geography*, Geographical society, Institute of British Geographers, Chichester, s. 185 – 216.
- RODRIGUE, J-P., COMTOIS, C., SLACK, B., 2006. *The geography of transport systems*, London, 296 s.

ŘEHÁK, S. (1988a): Dojíždka do zaměstnání v ČSSR. In: Sborník prací 19, Současný stav a dynamika prostorových struktur měst a regionů v PLR a ČSSR. s. 83-95, GGÚ ČSAV, Brno.

ŘEHÁK, S. (1988b): Dojíždka v ČSSR na úrovni dojíždkových regionů i v mezistřediskovém pojetí. Sborník ČSGS 93 (3): s. 169-182, Academia, Praha.

SEIDENGLANZ, D., 2005. Vývoj železniční dopravy v Evropě a její pozice v evropské dopravní politice. Národohospodářský obzor, 4-2005, s. 92-104.

SEIDENGLANZ, D., 2006. Evropská dopravní politika – kritika a geografické hodnocení.

Národohospodářský obzor, 4-2006, s. 84 – 96.

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

SZCZYRBA, Z., TOUŠEK, V. (2004): Vyjíždka a dojíždka do zaměstnání v České republice; Změny v období transformace. In: Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych, VIII/2, Wroclaw, s. 21-31.

ŠÍPKA, E., 1988. Dopravní a spojová geografia, časť spojová geografia, Alfa, Bratislava, 171

ŠLAMPA, O., 1967. Všeobecná geografie dopravy. Učební text UJEP Brno. Praha, 97 s.

VLČEK, I., 1964. Dopravní spojení venkovských sídel se středisky. Sborník ČSZ, 69, č. 3, Praha, s. 200 – 212.

ZIMPEL, H. G., 1958. Verkehrsbestimmte Systeme und Kulturraum bzw. Kulturlandschaftsliederung. Berichte z. dt. Landeskunde, Bd. 21, Berlin.

IDOS 2001/2002 – *elektronický jízdní řád*, CHAPS spol. s. r. o.

Sčítání lidu, domů a bytů k 1.3. 1991, Český statistický úřad, 1991

<http://people.hofstra.edu/geotrans/> - elektronická podoba knihy RODRIGUE, J-P., COMTOIS, C., SLACK, B., 2006. The geography of transport systems, London, 296 s.

Český statistický úřad, www.czso.cz

10. SEZNAM PŘÍLOH

Tabulky:

- Tab. 1. Vybrané demografické údaje
- Tab. 2. Ekonomicko aktivní obyvatelstvo Milevska k 1.3.1991
- Tab. 3. Ekonomicko aktivní obyvatelstvo Milevska k 1.3.2001
- Tab. 4. Statistika nezaměstnanosti v regionu Milevska v březnu 2010
- Tab. 5. Základní ukazatele města Milevska a jeho místních částí v roce 1991
- Tab. 6. Základní ukazatele města Milevska a jeho místních částí v roce 2001
- Tab. 7. Velikostní charakteristiky středisek
- Tab. 8. Vývoj objemu a intenzity dojížděky za prací v ČR
- Tab. 9. Bilance dojížděky za prací podle okresů v roce 2001
- Tab. 10. Vyjíždějící denně za prací podle použitého dopravního prostředku v roce 2001
- Tab. 11. Bilance dojížděky za prací ve správních obvodech obcí s rozšířenou působností k 1. 3. 2001
- Tab. 12. Linky provozované na sledovaném území
- Tab. 13. Počty spojů v jednotlivých obcích regionu Milevska v roce 1991 a 2001
- Tab. 14. Dojížděkové zázemí regionu Milevska v roce 1991
- Tab. 15. Dojížděkové zázemí regionu Milevska v roce 2001
- Tab. 16. Celková dopravní obslužnost regionu Milevska v letech 1991 a 2001
- Tab. 17. Dopravní obslužnost regionu Milevska v roce 1991
- Tab. 18. Dopravní obslužnost regionu Milevska v roce 1991

Mapy:

- Obr. 1. Počet obyvatel dojíždějících za prací do Milevska
- Obr. 2. Vyjížděka obyvatel za prací v Milevsku
- Obr. 3. Počet zaměstnanců v ZVVZ Milevsko
- Obr. 4. Dopravní infrastruktura regionu Milevska
- Obr. 5. Schéma prostorové mobility obyvatelstva
- Obr. 6. Dojížděkové zázemí Milevska v roce 1991
- Obr. 7. Dojížděkové zázemí Milevska v roce 2001
- Obr. 8. Silniční a dálniční síť v Jihočeském kraji

Obr. 9. Dopravní obslužnost regionu Milevska v roce 1991

Obr. 10. Dopravní obslužnost v regionu Milevska v roce 2001

Obr. 11. Dopravní obslužnost regionu Milevska v ranní špičce v roce 1991

Obr. 12. Dopravní obslužnost regionu Milevska v ranní špičce v roce 2001

Obr. 13. Dopravní obslužnost regionu Milevska v návratových spojích v roce 1991

Obr. 14. Dopravní obslužnost regionu Milevska v návratových spojích v roce 2001