

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
Pedagogická fakulta
Katedra geografie

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**ČASOVÁ DOSTUPNOST PRACOVNÍCH
STŘEDISEK JIHOČESKÉHO KRAJE**

Vypracovala:

Kouřimová Andrea

Vedoucí bakalářské práce:

Mgr. Martin Blažek

České Budějovice

2012

Prohlášení

Prohlašuji, že bakalářskou práci jsem vypracovala samostatně, pouze na základě vlastních měření a s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

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

V Českých Budějovicích 30. duben 2012

.....

Podpis

Poděkování

Ráda bych tímto poděkovala Mgr. Martinu Blažkovi za jeho cenné rady a upozornění na našich seminářích a samozřejmě i mimo ně. Děkuji mu za jeho čas a ochotu dovést moji bakalářskou práci do zdárného konce. Mé díky patří i rodičům a všem, kteří mě podporovali.

Děkuji za Vaši důvěru a trpělivost.

KOUŘIMOVÁ, A. (2012): Časová dostupnost pracovních středisek Jihočeského kraje. Bakalářská práce. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, katedra geografie, 44 s.

ABSTRAKT:

Předkládaná bakalářská práce se zabývá časovou dostupností pracovních středisek Jihočeského kraje pomocí individuální dopravy. Úvodní kapitoly se věnují cílům bakalářské práce, teoretickým východiskům, rozboru publikované literatury a stanoveným hypotézám. Kapitola „metodika zpracování“ je věnována popisu jednotlivých metod, které jsou použity pro popsání vymezených pracovních středisek na území Jihočeského kraje, analýze časové dostupnosti individuální dopravou a vizualizaci získaných prostředků pomocí nástrojů geografických informačních systémů. Hlavní kapitola celé bakalářské práce obsahuje rozsáhlou analýzu časové dostupnosti, kde jsou zohledněny mapové a tabulkové výstupy pracovních středisek, regionů dostupnosti a dojížděkových regionů.

KLÍČOVÁ SLOVA:

dopravní dostupnost, pracovní střediska, Jihočeský kraj, individuální doprava, regiony dostupnosti, dojížděkové regiony

ABSTRACT:

My thesis deals with the time availability of work centers of South Bohemia region by the private transport. Introductory chapters are focused on the objectives of the thesis, the theoretical background, the analysis of published literature and the formed hypotheses. The chapter "processing method" deals with describing of the various methods that are used to describe the definition of the work centers of the region, the time availability analysis of the private transport and the visualization of obtained data by the tools of the geographic information systems. The main charter contains an extensive analysis of the time availability, which are reflected maps and tabular outputs of the work centers, the administrative division, the regional availability and area accessible by the transport.

KEYWORDS:

accessibility, work centers, South Bohemia region, private transport, regions of availability, commuting regions

OBSAH:

1. ÚVOD.....	8
2. DOPRAVNÍ DOSTUPNOST JIHOČESKÉHO KRAJE	9
3. TEORETICKÁ VÝCHODISKA A ROZBOR LITERATURY	12
3.1. Dopravní dostupnost (accessibility)	12
3.1.1. <i>Vývoj a využití dostupnosti</i>	12
3.1.2. <i>Základní pojmy</i>	13
3.1.3. <i>Druhy dostupnosti</i>	13
3.2. Sociální exkluze	13
3.3. Přístupy k vymezování středisek a jejich spádových regionů	14
3.3.1. <i>Pracovní mikroregiony dle ČSÚ</i>	14
3.3.2. <i>Metoda dle Řeháka (1987)</i>	16
4. HYPOTÉZY	21
5. METODIKA ZPRACOVÁNÍ	22
5.1. Výběr středisek	22
5.2. Dojížděkové regiony	23
5.3. Regiony dostupnosti.....	24
5.4. Vážená časová dostupnost.....	26
6. ANALÝZA ČASOVÉ DOSTUPNOSTI	28
6.1. Střediska regionů.....	28
6.2. Dojížděkové regiony	30
6.3. Regiony dostupnosti.....	32
6.4. Časová dostupnost střediska České Budějovice	34
6.5. Časové intervaly pro střediska Jihočeského kraje.....	35
6.6. Zastoupení silnic v regionech dostupnosti.....	37
7. ZÁVĚR.....	39
8. SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A PRAMENŮ	40

8.1. Zdroje z knižních publikací	40
8.2. Internetové zdroje.....	41
9. SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A MAP	43
PŘÍLOHY	45

1. ÚVOD

Málokterá z lidských činností ovlivnila vývoj lidské společnosti tak, jako doprava. Doprava je z geografického hlediska významným fenoménem, který neovlivňuje pouze ekonomiku státu, ale i mnohé aktivity spojené s běžnými denními povinnostmi každého člověka.

Časová dostupnost je z hlediska dopravy nejdůležitějším výsledkem správného fungování dopravního systému, který je následovně modelován tak, aby se lidé díky němu mohli rychle a snadno přemísťovat.

Dostupnost pozitivně ovlivňuje danou oblast ve vztahu k ostatním oblastem, které nejsou až tak výhodně zastoupeny. Střediska či regiony s kvalitní časovou dostupností jsou velmi žádané lidmi, kteří se potřebují rychle „pohybovat“ po dané lokalitě s ohledem na jejich každodenní aktivity, což by jim v izolovaných částech samozřejmě nebylo umožněno.

Tato bakalářská práce si klade za hlavní cíl analýzu časové dostupnosti pracovních středisek individuální dopravou, kde dochází k porovnávání získaných výsledků. Dílčím cílem je stanovení pracovních středisek Jihočeského kraje a následně jejich spádových regionů a v neposlední řadě vizualizace získaných prostředků pomocí nástrojů geografického informačního systému.

2. DOPRAVNÍ DOSTUPNOST JIHOČESKÉHO KRAJE

Jihočeský kraj se nachází při jižní hranici České republiky. Jeho zahraničními sousedy jsou Rakousko (Horní a Dolní Rakousko) a Spolková republika Německo (Bavorsko). Z českých krajů sousedí Jihočeský kraj s Plzeňským na západě, na severu se Středočeským krajem, na severovýchodě s krajem Vysočina, na východě je společná hranice s krajem Jihomoravským.

Mapa 1:



Zdroj: data ArcČR 500, vlastní zpracování

Jihočeský kraj o rozloze 10 056, 2 km² zaujímá 12,8 % celé České republiky. Počet obyvatel je poměrně nízký na tak velké území. Žije zde 638,7 tis. obyvatel, což ovlivňuje jednu z nejnižších hodnot hustoty zalidnění v rámci celé České republiky. Hustota činí 64 obyvk/km². Tento kraj není příliš urbanizované území. Na území se nachází 623 obcí, z toho 52 měst, 37 správních obvodů s pověřeným obecním úřadem, 17 správních obvodů obcí s rozšířenou působností a 7 okresů (České Budějovice, Český Krumlov, Jindřichův Hradec, Písek, Prachatice, Strakonice a Tábor). Největším okresem, co se týče rozlohy je Jindřichův Hradec (1 943,69 km²), naopak nejmenším je okres Strakonice (1 032,10 km²), přičemž má na svém území největší počet obcí (112) ze všech. Z pohledu počtu obyvatel a hustoty zalidnění je největším okres České Budějovice, který má 184 531 obyvatel

a hustota zalidnění činí 113 obyv./ km². Na opačné straně leží okres Prachatice s počtem 51 461 obyvatel a hustotou zalidnění 37 obyv./ km² (www.czso.cz).

Mapa 2:



Zdroj: data ArcČR 500, vlastní zpracování

Silniční doprava

„K důležitým rozvojovým investicím v oblasti silniční infrastruktury patří výstavba dálnice D3, na ni navazující rychlostní komunikace R3, výstavba rychlostní komunikace R4, postupné zlepšování parametrů stávajících silnic I., II. a III. třídy, včetně přeložek, obchvatů měst a obcí a rozšíření nevyhovujících úseků. Tah D3 propojí Prahu a oblast jižních Čech a napojí Táborsko a Českobudějovicko na republikovou dálniční síť. Na jižním konci naváže na hraničním přechodu Dolní Dvořiště také na silniční síť Rakouska, a to díky připravované rakouské kapacitní komunikaci S10, která povede do Unterweikersdorfu, kde začíná dálnice A7 (ta se v Linci napojuje na A1). Navržená trasa D3 leží na hlavním mezinárodním silničním tahu E55, vedoucím ze Skandinávie přes toto území do Řecka.“ (<http://invest.kraj-jihocesky.cz/>).

Tab. 1: DÉLKA SILNIČNÍCH TAHŮ JIHOČESKÉHO KRAJE

Silnice	Délka tahů (v km)
I. třída	715, 027
II. třída	1 646, 961
III. třída	3 809, 919
Dálnice	33, 785

Zdroj: data SUSJK, vlastní zpracování

Železniční doprava

Železniční dopravě v tomto kraji není připisována žádná velká významnost. Přes Jihočeský kraj nevede žádná železniční trasa pro expresní vlaky, zato se zde nachází hlavní železniční tahy. Jedním je trasa Plzeň – České Budějovice – Rakousko. Druhý Praha – Veselí nad Lužnicí – Tábor – Rakousko. Posledním významným tahem je trasa Zdice – Písek. (www.czso.cz)

Letecká doprava

„Samospráva kraje a města České Budějovice usiluje o intenzivnější využití bývalého vojenského letiště v Plané u Českých Budějovic (dnes letiště Český Budějovice) a v Bechyni pro mezinárodní a vnitrostátní civilní provoz“ (<http://invest.kraj-jihocesky.cz/>)

Vodní doprava

Vodní doprava se řadí mezi důležité ekonomické a volnočasové fenomény v Evropě. V České republice tento druh rekreace není prozatím tolik rozšířen. Nejatraktivnější lokalitou pro tento druh dopravy je Horní Vltava a úsek od Třebenic (Slapy) do Českých Budějovic. V této oblasti jsou velice oblíbené rekreační plavby a rodinné rekreace. Nákladní dopravu na těchto vodách nelze v současných podmínkách provozovat, s výjimkou speciální a lokální přepravy. Projekt, který se zpracovává na území Jihočeského kraje má za cíl napojení „jihočeské“ Vltavy plavebně na nádrž Orlik na Vltavě a Otavě. Po dokončení tak vznikne „souvislá vltavská vodní cesta“ a díky Labi se napojí na celou evropskou síť vodních cest (<http://invest.kraj-jihocesky.cz/>).

3. TEORETICKÁ VÝCHODISKA A ROZBOR LITERATURY

3.1. Dopravní dostupnost (*accessibility*)

Slovo *accessibility* je složeno ze dvou slov. Slovo *access* (přístup) a *ability* (schopnost), tedy schopnost přístupu (El-Geneidy a Levinson 2006). Dopravní dostupnost patří mezi nejvýznamnější geografické pojmy, ale zároveň také patří do skupiny pojmů nejhůře definovatelných v humánní geografii. V odborných publikacích se setkáváme s nejrůznějšími variantami jak dostupnost definovat (Michniak 2003).

Definicí dostupnosti se zabývalo a samozřejmě stále zabývá mnoho zahraničních autorů. Dle Morris (Morris 1978) je dostupnost lehkost, se kterou můžeme dosáhnout stanovený cíl z daného místa s využitím některého dopravního systému. Dostupnost je také chápána jako přijatelnost úsilí a námahy potřebné k dosažení určitého cíle (Van Eck a Jong 1999). Dostupnost je míra síly a rozsahu geografických vztahů mezi obyvateli a jejich socio-ekonomickými aktivitami (Shen 1998). Rodrigue (Rodrigue 2006) definoval dostupnost jako míru schopnosti, které by mělo být dosaženo v různých místech dané oblasti, z tohoto důvodu kapacita a uspořádání dopravní infrastruktury jsou klíčovými prvky při zjišťování dostupnosti. Van Wee B., Hagoort M., Annema J. A. (Wee, Hagoort a Annema 2001) se ve svém článku zabývají charakteristikami infrastruktury, například rychlosti na pozemních komunikacích, celkové délky silniční sítě, možnosti přetížení. Zaměřují se také na počet činností dosažitelné ve vzdálenostech či přepravních časech do 45 minut od místa bydliště.

3.1.1. Vývoj a využití dostupnosti

Pojem dopravní dostupnost se objevuje již v dobách starověkého Říma. Od období před více jak 2000 lety až do 20. století byl pojem dostupnost brán jako nespecifický a neexistovala pouze jedna definice pro vymezení dostupnosti. Dostupnost lidé vnímali jako „údaj o vzájemné vzdálenosti dvou bodů“. První změny a podrobnější rozpracování nastalo v 50. a 60. letech 20. století. Od roku 1950 až do současnosti můžeme vidět, že v jednotlivých dekádách byl velký nárůst studií a publikací věnovaných se tomuto pojmu. Mezi první autory pracující s dostupností patří Harris, Berry a Hansen, kteří již v první dekádě vypracovali významné práce. V letech 1960 až 1969 se o poctu zasadil Johnston, Hagget a Chorley. Ve třetím desetiletí vzniklo mnoho studií věnovaných dostupnosti, o které se především zasadil D. R. Ingrama, Hagerstrand a Jones. V letech 1980 až 1989 se opět několik autorů zasadilo o velký nárůst studií a nadále se rozšiřuje. Práce od

Banister, Keeble, Owsen, Thomson a Korec přinesly taktéž velký přínos do problematiky dostupnosti. Od 90. let po současnost se počet prací stále zvyšuje a zkvalitňuje. Výzkum se posunul i na Slovensko, kde se jím zabývá několik autorů (L. Tolmáči, A. Bezák, D. Michniak, D. Kusendová, V. Székel) (citováno v Joklová 2007).

3.1.2. Základní pojmy

Velice úzce související s dostupností jsou tři základní pojmy. Subjekt dostupnosti, objekt dostupnosti a transportní prvek. Prvním pojmem je subjekt dostupnosti. Tím může být osoba či skupina osob, která je na určitém místě, ze kterého chce cestovat do jiného místa. Objektem dostupnosti je předem stanovený cíl, který je zapotřebí dosáhnout (místo zaměstnání). Posledním pojmem je transportní prvek, což je spojení mezi subjektem dostupnosti a objektem dostupnosti a umožňuje tak překonat prostorovou vzdálenost mezi místem „startu“ a místem dosahovaného „cíle“. Tento prvek obsahuje konkrétní dopravní systém, ve kterém se uskutečňuje přeprava pomocí různých druhů dopravy (automobilové, železniční, letecké, vodní, veřejné hromadné a jiných typů dopravy), (Michniak 2002).

3.1.3. Druhy dostupnosti

Dopravní dostupnost lze zkoumat dle různých hledisek jako je např. dopravní prostředek nebo cílové místo. Pomocí dopravního prostředku se dostupnost rozděluje na individuální automobilovou dopravu, veřejnou hromadnou dopravu, autobus, vlak a jiné. Cílovým místem může být prakticky cokoliv (hlavní město, krajské město, obec s rozšířenou působností, nemocnice). Při dostupnosti můžeme využít tři způsoby dopravy. Unimodální (jeden způsob dopravy), multimodální (nejrychlejší z nabízených způsobů) a intermodální (kombinace více způsobů), (Joklová 2007).

3.2. Sociální exkluze

Dopravní dostupnost úzce souvisí s problematikou sociální exkluze, při níž dochází k vyčleňování osob. Sociální exkluze je pojmem ryze sociologickým, ale přesto se jí zabývá velké množství geografů (Kraft, Kubeš, Hudeček). Není podmínkou, že sociální exkluze je pouze u osob žijících ve vzdálenějších periferiích od centra dané lokality. Lidé „postižení“ sociální exkluzí mohou žít uvnitř centra a přesto budou vyčleňováni. Je to především u osob relativně nesoběstačných, např. děti, lidé ve vyšším věku či lidé omezení nějakým handicapem.

„V posledních letech se stále zvyšuje počet těch, kdo jsou na okraji společnosti, kdo jsou vyloučeni, odvrženi a zahnáni na okraj vlastních společností i světa, jsou odepsáni a zapomíná se na ně. Zámožní, dynamičtí a pružní na ně raději nemyslí, nevšímají si jich a nezačleňují je do svého obrazu světa“ (Mareš 2008).

Existuje celá řada vymezení sociální exkluze. Velice důležitá je definice vymezující sociálně vyloučené jedince „jako obyvatele/občany dané společnosti, kteří z důvodů, které nemají sami pod kontrolou, nemohou participovat na obvyklých aktivitách, k nimž by je jejich občanství opravňovalo a na něž aspirují“ (Burchardt, Le Grand a Piachaud 1999). Jak uvádí P. Mareš (Mareš 2000), sociální exkluze je odsun určitých osob a kolektivit na okraj společnosti, či mimo ni. Při sociálním vyloučení osob bývá velmi často brán zřetel na jejich věk, původ, zdravotní stav, vzdělanost a životní úroveň obyvatel.

Za sociálně vyloučenou lokalitu považujeme geograficky vymezitelnou oblast, kde dochází ke koncentraci osob ohrožených sociálním vyloučením. Sociální vyloučení, (exkluzi) můžeme rozdělit na vyloučení prostorové, ekonomické a symbolické. „Prostorové vyloučení znamená pro jedince bariéru rozvoje životních šancí. Nedobrovolně segregované skupiny zpravidla žijí v nejhorších, stigmatizovaných částech města, v nevyhovujících a nuzných obydlích s nedostatečnou úrovní sanitárního vybavení a přístupem k běžným službám“ (Toušek 2011). Vyloučení ekonomické se nejčastěji týká vyloučení z trhu práce, které může být zapříčiněno nízkým vzděláním. Konečně vyloučení symbolické je způsobeno předsudky vzhledem k lidem, kteří byli postiženi sociální exkluzí (Toušek 2011).

3.3. Přístupy k vymezení středisek a jejich spádových regionů

Vymezováním středisek se již zabývalo mnoho geografů. V předešlých pracích lze vidět, že pro stanovení středisek se může vybrat jakákoliv podložená metoda. Pro srovnání je možno vysledovat tři rozdílné metody k vymezení dané problematiky, které byly zohledněny v této práci.

3.3.1. Pracovní mikroregiony dle ČSÚ

Při vytváření pracovních mikroregionů podle českého statistického úřadu je snaha o zachycení správného rozmístění a struktury pracovních příležitostí. Hodnotí se zde především orientace, intenzita i struktura dojížděkových proudů pomocí mikroregionů.

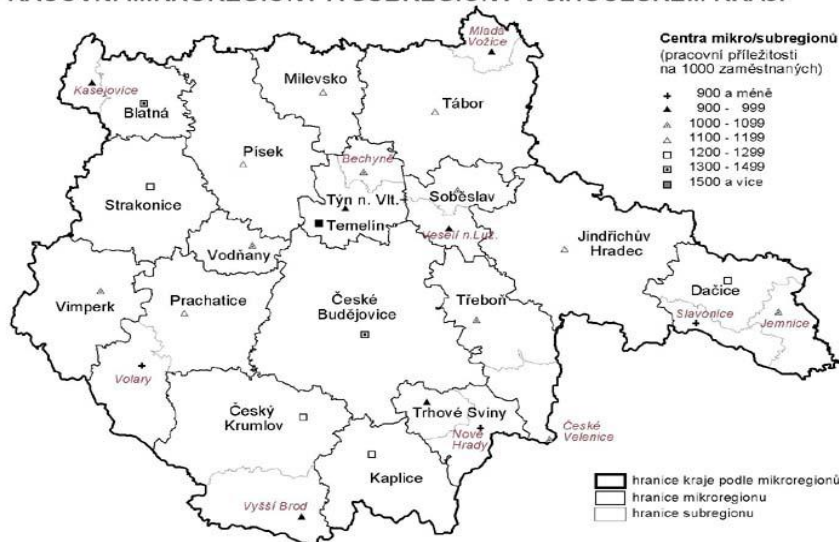
Mikroregiony jsou vymezeny postupným seskupováním obcí do vyšších celků. Konečný mikroregion tvoří územně souvislý celek, kde je relativně vysoká míra vnitřní uzavřenosti dojížděky za prací. Pracovní mikroregion je tvořen jádrem a spádovým územím s nejméně 3 obcemi. V zázemí musí žít nejméně 4 tisíce obyvatel a v celém mikroregionu nejméně 10 tisíc obyvatel. Centrum, zvané také jako jádro mikroregionu, je město s významnou koncentrací pracovních míst. Jádro má většinou více než 5 tisíc obyvatel a mívá kladné saldo denní dojížděky za prací, což není vždy podmínkou. Spádovou oblast mikroregionu tvoří obce nacházející se kolem centra a jsou s ním funkčně propojeny intenzivní dojížděkou za prací.

Může nastat situace, kdy orientace hlavního směru vyjížděky z dané obce je směřována do více směrů, poté je přihlédnuto k dodatečným kritériím, jako jsou:

- nejvýznamnější cíl denní dojížděky
- v pořadí další významné cíle dojížděky a vzájemné poměry mezi nimi
- nejvýznamnější mikroregion dojížděky
- spádovost obce podle výsledků regionalizace z roku 1991
- silniční vzdálenost ke středisku
- členitost terénu

Obr. 1

PRACOVNÍ MIKROREGIONY A SUBREGIONY V JIHOČESKÉM KRAJI



Zdroj: <http://www.czso.cz/>

V Jihočeském kraji bylo podle již zmíněných kritérií vymezeno 17 pracovních mikroregionů. Centra mikroregionů odpovídají obcím s rozšířenou působností, s výjimkou

spojení Týn nad Vltavou – Temelín. Toto spojení bylo vytvořeno z důvodu malé vzdálenosti dvou významných center.

Obr. 2:



Zdroj: <http://www.czso.cz/>

Z již zmíněných 17 mikroregionů se hranice pracovního mikroregionu a hranice správního obvodu shodovala pouze ve 3 případech (Vodňany, Vimperk, Třeboň). U zbývajících 14 se vyskytoval problém s tím, že do obce s rozšířenou působností se připojila obec z jiného správního obvodu a to z důvodu dojížděky za prací.

3.3.2. Metoda dle Řeháka (1987)

Předkládaná metoda Stanislava Řeháka je publikována v Atlase ČSSR z roku 1987, v němž bylo vymezeno na území tehdejší ČSSR celkem 407 dojížděkových regionů.

Zde je velmi důležité, aby dojíždělo minimálně 500 lidí za prací z jiného města či obce. Všechna vymezená střediska dojíždění neměla aktivní saldo dojížděky, což znamená převahu dojíždějících nad vyjíždějícími. Na základě počtu dojíždějících a vyjíždějících byla ještě porovnávána hodnota pracujících v místě bydliště, z čehož se vyhodnotilo 6 typů středisek a pouze 3 z nich mají aktivní saldo dojížděky. Jednotlivé typy vymezených středisek jsou označeny písmeny A až F a hodnotí se zde, jak se umístí počet dojíždějících, vyjíždějících či pracujících v místě bydliště. V 1. typu a zároveň také nejčetnějším je nejvíce zastoupen počet lidí pracujících v místě bydliště, naopak nejnižším typem je počet vyjíždějících. Typ B je charakteristický převahou dojíždějících nad pracujícími v jejich místě bydliště a nejnižší je opět počet vyjíždějících. V těchto dvou zmíněných střediscích

se vyznačuje velmi dynamický rozvoj, pokud nejsou dojížděkovým satelitem jiného, ve většině případů rezidenčního střediska. Třetí typ, označen jako C, má na prvním místě počet dojíždějících a naopak na posledním místě počet pracujících lidí v místě bydliště. U středisek typu D je velmi dominující počet vyjíždějících a nejméně atraktivní počet pracujících v místě bydliště. Předposlední typ E má na prvním místě také počet vyjíždějících. Zde se ovšem nevyznačuje počet pracujících v místě bydliště, nýbrž počet dojíždějících. U úplně posledního a zároveň šestého typu F je dominantní počet pracujících v místě bydliště, jako tomu bylo u typu A, ale je zde převaha vyjížděky nad dojížděkou.

Denní dojížděka mezi jednotlivými středisky ukazuje, že v mnoha případech jsou střediska protikladných typů spolu těsně vázána.

3.3.3. *Metoda sociogeografické regionalizace dle Hampla (2005)*

Vypracování sociogeografické regionalizace je velice usnadněno zpracováním z minulých let, především díky třem předchozím výsledkům ze sčítání lidu, domů a bytů.

„Pokud jde o pracovní dojížděku je možno všeobecně konstatovat zvýšení jejího významu pro integraci sociogeografických regionů. Jedná se především o zvýšení její intenzity i ekonomického významu vzhledem k růstu mzdové diferenciaci i úrovně nezaměstnanosti a dále o posílení integrační funkce pohybu za prací i na vyšších měřítkových řádech regionalizace, neboť značný rozsah nedenní dojížděky odpovídá částečnému nahrazování migračních procesů“ (Hampl 2005).

Tab. 2: HIERARCHICKÉ KATEGORIE REGIONÁLNÍCH STŘEDISEK

Kategorie	Počet středisek		Počet středisek (kumulativně)	
	1991	2001	1991	2001
Makroregionální	1	1	1	1
Mezoregionální 2. stupně	2	0	3	1
Mezoregionální 1. stupně	9	11	12	12
Mikroregionální 2. stupně	62	58	74	70
Mikroregionální 1. stupně	74	74	148	144
Subregionální A	8	6	156	150
Subregionální B	14	15	170	165

Zdroj: data Hampl 2005, vlastní zpracování

Pro metodiku sociogeografické regionalizace je potřeba vymezit mikroregiony 1. stupně, mikroregiony 2. stupně, mezoregionální centra a metropolitní areály.

Pro vymezení mikroregionů 1. stupně musela být splněna určitá kritéria. Tím byla velikost celého regionu, která byla stanovena hranicí minimálně 15 tisíc obyvatel a samotného zázemí s 5 tisíci obyvatel. Najde se však řada regionů, které nesplňují tato vymezení, proto se zde rozlišují dva druhy středisek s částečnou mikroregionální funkcí. „Subregionální typ A, jejichž pracovní obvod měl potřebných 15 tisíc obyvatel, avšak v zázemí žilo pouze 2 500 - 4 999 obyvatel. Subregionální typ B, jejichž pracovní obvod měl pouze 10 000 – 14 999 obyvatel, ale v zázemí žilo přes 5 tisíc obyvatel. Jedná se tedy o dva polohové typy – větší města v relativně exponované poloze nebo malá města v relativně periferní poloze“ (Hampl 2005).

Mikroregiony 2. stupně byly taktéž vymezovány na základě velikosti maximálního regionu, což bylo alespoň 40 tisíc lidí. Při tomto vymezení se dále vybírají ta střediska, která si podřizují jiný region, prvostupňový. To si můžeme ukázat na příkladu podle Hampla, kde např. Kutná Hora s mikroregionem 1. stupně 35,3 tisíc obyvatel si podřizuje mikroregion 1. stupně Čáslavi 32,6 tisíc obyvatel, tudíž maximální region a zároveň region 2. stupně dosahuje velikosti 67,9 tisíc obyvatel. V tomto vymezení bylo však učiněno několik výjimek. Byla vyloučena centra, která by splňovala střediska 2. stupně, ale mají silné dojížděkové vazby k daleko významnějším střediskům – Beroun, Blansko, Krnov, Uherský Brod, Karviná a Kladno. Na druhé straně byl Tachov hodnocen jako středisko 2. stupně a to vzhledem k jeho poloze a slabým vnějším vztahům, přestože má pouze 33 tisíc obyvatel.

Vymezení mezoregionálních středisek je poměrně jednoduché a to vzhledem k jejich malému počtu. „Specifikem velikostní diferenciací středisek v Česku je totiž zřetelná diskontinuita mezi 11. a 12. střediskem, takže za problematické centrum mezoregionální úrovně lze označovat pouze Karlovy Vary. V kombinaci s určením metropolitních areálů, jakožto nadnodálních center, je však i v tomto případě výběr jednoznačný. Zároveň metropolitní vztahy středisek dostatečně zdůvodňují i vymezení mezoregionů. Naprosto jednoznačná je makroregionální pozice Prahy. Na nejvyšších hierarchických úrovních může proto být diskusní jen otázka zvýšeného mezoregionálního významu Brna a eventuelně i Ostravy. V regionalizaci k roku 1991 byla obě města hodnocena jako mezoregionální střediska 2. stupně, přičemž Brnu bylo podřizeno Olomoucko a Zlínsko. K roku 2001 je však přímá vazba Olomouce i Zlína na Prahu již zřetelně vyšší než na Brno“ (Hampl 2005).

**Tab. 3: VELIKOSTNÍ CHARAKTERISTIKY SOCIOGEOGRAFICKÝCH
MEZOREGIONŮ A SOUČASNÝCH KRAJŮ**

Středisko	Počet obyvatel v tis. (r. 2001)		Poměr velikosti mezoregion : kraj	Podíl na ČR v %
	Mezoregion	Kraj		
Praha	3 173,4	2 291,6	1,38	20,38
Brno	1 402,2	1 127,7	1,24	6,25
Ostrava	1 340,1	1 269,5	1,06	5,91
Plzeň	528,3	550,7	0,96	2,69
Olomouc	636,2	639,4	0,99	2,03
České Budějovice	315,9	625,3	0,51	1,88
Zlín	562,2	595,0	0,94	1,84
Hradec Králové	464,8	550,7	0,84	1,69
Ústí nad Labem	639,1	820,2	0,78	1,57
Pardubice	419,3	508,3	0,82	1,44
Liberec	303,0	428,2	0,71	1,35
Karlovy Vary	307,1	304,3	1,01	1,08

Zdroj: data Hampl 2005, vlastní zpracování

Tab. 4: ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA METROPOLITNÍCH AREÁLŮ

Metropolitní areál (pořadí podle KKV)	Území	Obyvatelstvo k 1. 1. 2004		Podíl na ČR v desetínách promile k r. 2001		
	km ²	v tis.	na km ²	Obyvatelstvo	Pracovní příležitosti	Komplexní velikost
1. Pražský	3 974	1 694,7	426	1 646,8	1 983,6	1 871,3
2. Brněnský	1 755	589,6	336	578,9	643,6	622,0
3. Ostravský	2 204	891,8	405	878,4	766,4	803,7
4. Ústecký	3 562	649,9	182	635,0	584,1	601,0
5. Hradecko-pardubický	2 095	368,7	176	363,3	382,6	376,1
6. Plzeňský	2 217	325,7	147	318,0	332,7	327,8
7. Olomoucký	2 170	375,6	173	369,0	366,0	367,0
8. Zlínský	1 240	242,6	196	238,6	254,9	249,5
9. Liberecký	921	208,5	226	204,6	220,0	214,9
10. Českobudějovický	924	148,0	160	144,5	167,4	159,7
11. Karlovarský	2 004	197,6	99	193,9	192,4	192,9
Celkem	23 066	5 692,8	247	5 571,0	5 893,7	5 785,9

Zdroj: data Hampl 2005, vlastní zpracování

Metropolitní areály jsou v této hierarchii středisek považovány za nejvýznamnější. Jejich pronikání je projevem až pozdějšího růstu, růstu prostorového, který zahrnuje

i suburbanizační proces. Díky těmto areálům dochází k prohlubování územní dělby práce a ekonomických a sociálních efektů, což přináší koncentraci převážně kvartérního sektoru. Pod pojmem metropolizace je možno si představit vývojově vyšší fázi urbanizace, která je charakteristická pro rozvoj post-industriálních procesů v současném období. Velice důležité je vymezení těchto areálů. Jedno z hlavních kritérií pro vymezení je velikost a územní intenzita města. Dalším kritériem může být, zda se jedná o městský či velkoměstský charakter sídel, eventuálně jaká je zde „vyjížděkovost“ za prací (HAMPL 2005).

4. HYPOTÉZY

Při vypracování bakalářské práce byly vymezeny tři hypotézy, týkající se problematiky časové dostupnosti a dojížděkových regionů.

H1: Dojížděkový region České Budějovice bude významněji zastoupen než ostatní regiony v kraji.

Lze předpokládat, že při srovnávání regionů by měl být dojížděkový region Českých Budějovic významněji zastoupen než ostatní regiony vymezené na území Jihočeského kraje. Tato domněnka vychází z regionalizace od Martina Hampla (Hampl 2005), který vymezil celkem 144 regionů, z čehož se České Budějovice řadí na 6. místo. Z hlediska dostupnosti region Českých Budějovic nebude významnější oproti ostatním regionům, jelikož dostupnostní regiony vymezené pro tuto práci jsou posuzovány rovnocenně.

H2: Nijak výrazná diference mezi regionem České Budějovice a jakýmkoliv jiným střediskem.

Je možno se domnívat, že nebude nijak významná diference z hlediska dostupnosti mezi regionem České Budějovice a jiným i méně významným regionem, např. Týnem nad Vltavou, jelikož se na území dvou zmíněných regionů nenachází dálnice ani rychlostní komunikace. Celkově se na celém území Jihočeského kraje nenachází nijak významné zastoupení pozemních komunikací těchto tříd.

H3: Regiony s výhodnou a nevýhodnou časovou dostupností.

Lze předpokládat, že regiony v centru kraje budou nejlépe časově dostupné, to především z důvodu jejich výhodné pozice, jelikož se dostupnost může „rozprostírat“ do jakékoliv oblasti na území kraje, naproti tomu regiony v periferních oblastech kraje jsou z pohledu časové dostupnosti velmi nepříznivé, to především z důvodu lepší časové dostupnosti do jiných sousedních krajů.

5. METODIKA ZPRACOVÁNÍ

V kapitole „metodika zpracování“ je popisován postup při provádění jednotlivých částí nutných k dosažení stanovených cílů. První podkapitola je věnována vymezení pracovních středisek, od kterých se vše odvíjí. Tato střediska jsou zároveň chápána jako „jádra“ potencionálních regionů, které postupně vznikaly v Jihočeském kraji. V dalších podkapitolách je stanoven postup vytváření regionů dostupnostních a dojížděkových. Následně je zde vysvětlen výpočet vážené dostupnosti potřebný k výpočtům uvedených v tabulkách č. 6 a č. 7 v kapitole „analýza časové dostupnosti“.

5.1. Výběr středisek

Stejně jako u každé regionalizace je prvním a zároveň zásadním úkolem vymezení potenciálních středisek či „jader“ regionů, které budou následně dále sledovány.

Z již vytvořených bakalářských, diplomových či disertačních prací lze vysledovat několik rozdílných názorů na vymezení pracovních středisek. Pro tuto práci byly vybrány tři názory, které již byly zmíněny v kapitole „teoretická východiska a rozbor literatury“. Z již zmíněných tří postupů byla vybrána metoda, kterou vytvořil Stanislav Řehák v díle „Atlas obyvatelstva ČSSR“ v roce 1987, a to z důvodu zohledňování atraktivity střediska pro dojíždějící a její relativní jednoduchost.

Metodickou pomůckou pro vymezení potenciálních středisek bylo, aby do daného střediska dojíždělo 500 osob za prací a více. Počet dojíždějících se zpracovával ze Sčítání lidu, domů a bytů (SLDB) 2001.

Podle těchto kritérií se následně vymezilo 31 pracovních středisek. Původními vymezenými středisky byly České Budějovice, Hluboká nad Vltavou, Planá, Trhové Sviny, Temelín, Týn nad Vltavou, Český Krumlov, Kaplice, Velešín, Větřní, Jindřichův Hradec, České Velenice, Dačice, Suchdol nad Lužnicí, Třeboň, Písek, Milevsko, Protivín, Prachatice, Čkyně, Vimperk, Strakonice, Blatná, Vodňany, Volyně, Tábor, Bechyně, Planá nad Lužnicí, Sezimovo Ústí, Soběslav a Veselí nad Lužnicí. Některé z těchto vymezených středisek má bezprostřední blízkost k jinému středisku. Pokud by střediska nebyla následně po vytvoření upravena, pak by střediska k sobě relativně blízka neměla žádnou vypovídající hodnotu, jelikož by samozřejmě obce „spádovaly“ k většímu, a tudíž i významnějšímu středisku. Proto při vypracování této práce byla některá střediska sloučena. V konečné podobě je vymezených pracovních středisek pro tuto práci celkem 20,

což jsou Blatná, Strakonice, Vodňany, Vimperk, Prachatice, Český Krumlov, Kaplice, Milevsko, Písek, Týn nad Vltavou, České Budějovice, Trhové Sviny, Třeboň, Suchdol nad Lužnicí, Jindřichův Hradec, Dačice, Tábor, Bechyně, Soběslav a Veselí nad Lužnicí. Zbýlých 11 středisek se přiřadilo ke středisku, které se shodovalo se dvěma podmínkami. Jednou z podmínek bylo, aby sjednocované středisko bylo tomu významnějšímu územně relativně nejbliže, a také aby počet dojíždějících byl do zmíněného střediska nejvyšší.

Tab. 5: STŘEDISKA REGIONŮ

Střediska regionů Jihočeského kraje	Připojená střediska ke středisku regionu	Počet dojíždějících
Blatná		1 898
Strakonice	Volyně	5 698
Vodňany		1 076
Vimperk	Čkyně	1 938
Prachatice		2 649
Český Krumlov	Větřní	4 159
Kaplice	Velešín	2 649
Milevsko		1 724
Písek	Protivín	4 741
Týn nad Vltavou	Temelín	5 395
České Budějovice	Hluboká nad Vltavou	25 116
	Planá	
Trhové Sviny		840
Třeboň		1 368
Suchdol nad Lužnicí	České Velenice	1 095
Jindřichův Hradec		4 132
Dačice		1 555
Tábor	Planá nad Lužnicí	11 832
	Sezimovo Ústí	
Bechyně		952
Soběslav		1 463
Veselí nad Lužnicí		896

Zdroj: data ČSÚ, vlastní zpracování

5.2. Dojížděkové regiony

Všechny dojížděkové regiony vycházejí z již vymezených pracovních středisek, které je možno si představit jako „jádra“ jednotlivých regionů.

Při vymezení dojížděkového regionu bylo zapotřebí údajů ze Sčítání lidu, domů a bytů 2001, týkající se počtu dojíždějících z každé obce v celém Jihočeském kraji v denní i nedenní formě. Každému sídlu bylo postupně stanoveno středisko dojížděky, ke kterému následně spádovalo. Při vymezení regionů však nastala situace, kdy u několika obcí v kraji nebylo zaznamenáno žádné středisko dojížděky. Toto nastalo z důvodu malého počtu dojíždějících, jelikož Český statistický úřad zaznamenává pouze informace o pěti a více dojíždějících do dané obce. Při této situaci musely být dále dohledávány obce, které údaje neměly. Tyto údaje byly nalezeny v dojížděkové databázi za rok 2001, která je vytvořena pro celou Českou republiku. Hodnoty u těchto obcí se pohybovaly okolo 4 dojíždějících do střediska.

Tato situace nastala i u obce Měkytec, v okrese Strakonice. Při nahlédnutí do dat SLDB 2001 u této obce nabylo žádné sídlo, tudíž muselo dojít k podrobnému hledání v databázi dojížděky pro Českou republiku, kde byl uveden pouze jeden dojíždějící do střediska Strakonice.

Veškeré důležité informace jako název obce, ze které se vyjíždí, středisko dojížděky a počet dojíždějících se uvedly do tabulek po jednotlivých okresech Jihočeského kraje, které jsou uvedeny v přílohách. Po zařazení každé obce do jednoho z dvaceti středisek se mohlo přejít k samotné mapové tvorbě.

K tvorbě mapy bylo zapotřebí programu ArcMap, ve kterém byly využity shapefiles (datový formát pro ukládání vektorových prostorových dat pro geografické informační systémy) v ArcČR 500, a to především krajů, hranic správních obvodů obcí s rozšířenou působností, obcí a sídel. Všechny tyto vrstvy byly načteny do mapového listu v ArcMap a byly dále zpracovány. Nejprve došlo k osamostatnění Jihočeského kraje a následně i SO ORP a obcí patřících do vymezení tohoto kraje. Poté byla vybírána jedna obec po druhé patřící k středisku např. Strakonice. Takto to bylo postupně řešeno se všemi vymezenými středisky v kraji. Na závěr bylo ze sídel celé České republiky vybráno pouze našich dvacet pracovních středisek, které jsou v mapě zohledněny jako „jádra“ vymezených regionů.

5.3. Regiony dostupnosti

Metodicky odlišnou kapitolou je hodnocení časové dostupnosti jednotlivých středisek v Jihočeském kraji, z čehož byly následně vymezeny dostupnostní regiony.

Vymezení regionu bylo uskutečněno pomocí geografických informačních systémů (GIS), programu ArcMap a následně databáze ArcČR 500 a Network Analyst.

Určování časové dostupnosti v každém jednotlivém středisku předcházelo několik neméně významných kroků, které „zabezpečily“ přesnost získaných výsledků. Předem bylo zapotřebí stanovit rychlosti na pozemních komunikacích jednotlivého druhu. Při tomto kroku bylo přihlédnuto k již vytvořeným pracím od geografa Tomáše Hudečka, který se touto problematikou zabýval při dostupnosti Prahy silniční dopravou. Stanovení průměrné rychlosti hraje velmi důležitou roli v přípravě dat.

Tab. 6: TYPY POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ A JEJICH RYCHLOSTI

Kategorie pozemních komunikací	Rychlosti na pozemních komunikacích (km/h)
Dálnice	125
Rychlostní silnice	125
Silnice I. třídy	85
Silnice II. třídy	75
Silnice III. třídy	65

Zdroj: vlastní zpracování

Rychlosti byly takto stanoveny s ohledem na třídu silnice, intenzitu provozu, nehodovost, roční období, dopravní předpisy, denní dobu, stav komunikace a jiné. Třída silnice a již uvedené rychlosti byly vkládány do ArcMap již při digitalizaci. Po dokončení všech dílčích potřebných náležitostí v ArcMap a nastavení Network Analyst začala být „sledována“ časová dostupnost potencionálních středisek, od kterých se následně vytvářelo území regionu.

Předmětem stanovení regionů dostupnosti je vymezení sídel, které budou časově výhodnější do určitého pracovního střediska. Toto vymezení bylo vytvářeno pomocí nástroje Network Analyst v programu ArcMap, ve kterém byly nastaveny časové intervaly potřebné pro vytvoření regionu. Toto vytváření bylo velice zdoluhavé, jelikož ty časové intervaly byly minutové, a to především aby nedošlo k překrytí dvou různých středisek.

Jednoduše řečeno, pomocí této metody lze vypočítat, jakou vzdálenost je člověk schopen urazit pomocí individuální dopravy za určitý čas, což velice dobře a hlavně technicky relativně správně vymezení jednotlivé regiony časové dostupnosti.

5.4. Vážená časová dostupnost

Metoda použita pro vytvoření výpočtu vážené časové dostupnosti a vážené dopravní polohy byla vytvořena pouze pro tuto práci a není od nikoho přejata.

Vytvoření vzorce pro váženou dostupnost se odvíjelo od jednotlivých časových intervalů, které vznikly pro porovnání kvalitativní síly časové dostupnosti jednotlivého pracovního střediska. Při vytváření tabulky č. 12 bylo vytvořeno šest intervalů sledovaných v minutách: 0 – 14, 15 – 29, 30 – 44, 45 – 59, 60 – 74 a interval 75 a více minut. Časově nejvýhodnějšímu intervalu (0 – 14 minut) byla přidělena důležitost největší a naopak časově nevýhodnému intervalu (75 a více minut) důležitost relativně nejmenší.

Tab. 7: VÁHA JEDNOTLIVÝCH ČASOVÝCH INTERVALŮ

Interval (v minutách)	Důležitost (váha)
0 – 14	5
15 – 29	4
30 – 44	3
45 – 59	2
60 – 74	1
75 a více	0

Zdroj: vlastní zpracování

Tyto jednotlivé přidělené „váhy“ byly násobeny počty obyvatel v jednotlivých intervalech, z čehož následně vyplynulo, které středisko je z pohledu dostupnosti na nejvyšší a naopak nejnižší úrovni.

Vážená dopravní poloha je zohledněna v tabulce č. 13. Vzorec, který vznikl pro tuto tabulku byl vytvořen obdobně jako pro váženou časovou dostupnost. Pouze s tím rozdílem, že zde nejsou udávány intervaly, ale jednotlivé úseky pozemních komunikací v dojížděkovém regionu a váha je násobena jednotlivými úseky komunikací, které jsou udávány v kilometrech. Zde byla „váha“ nejlepší pro dálnice a rychlostní komunikace a naopak nejméně výhodná pro silnice III. třídy.

Tab. 8: VÁHA JEDNOTLIVÝCH TYPŮ SILNIC

Druhy pozemních komunikací (v km)	Důležitost (váha)
Dálnice	3
Rychlostní silnice	
Silnice I. třídy	2
Silnice II. třídy	1
Silnice III. třídy	0

Zdroj: vlastní zpracování

6. ANALÝZA ČASOVÉ DOSTUPNOSTI

V následujících podkapitolách jsou podrobně vyhodnocovány cíle práce, které byly stanoveny v úvodní kapitole. V první podkapitole je zohledněno analyzování středisek regionů (pracovních středisek), které jsou „pilířem“ pro vše ostatní. Hlavní pozornost je zaměřena na jednotlivé srovnání administrativního členění kraje, regionů dostupnosti a dojížděkových regionů. K mapám „Regiony dostupnosti Jihočeského kraje“ a „Dojížděkové regiony Jihočeského kraje“ byly následně vytvořeny tabulky zohledňující počet obcí, počet obyvatel a rozloha regionu. V jedné z posledních podkapitol je názorně ukázána časová dostupnost střediska České Budějovice, se kterou následně souvisí i tabulkové zobrazení úseků jednotlivých druhů silničních komunikací v kilometrech a současně počet obcí a obyvatel v jednotlivých časových intervalech ve střediscích Jihočeského kraje.

6.1. Střediska regionů

Mapa 3:



Zdroj: data ArcČR 500, vlastní zpracování

Na výše uvedené mapě jsou zohledněna vymezená pracovní střediska na území Jihočeského kraje. Mohlo by se zdát, že střediskem je každá obec s rozšířenou působností, ale není tomu tak. Střediska byla vybrána podle přesných kritérií zmíněných v kapitole „metodika zpracování“.

Tab. 9: PRACOVNÍ STŘEDISKA JIHOČESKÉHO KRAJE

Pracovní střediska	Počet dojíždějících
Blatná	1898
Strakonice	5698
Vodňany	1076
Vimperk	1938
Prachatice	2649
Český Krumlov	4159
Kaplice	2649
Milevsko	1724
Písek	4741
Týn nad Vltavou	5395
České Budějovice	25116
Trhové Sviny	840
Třeboň	1368
Suchdol nad Lužnicí	1095
Jindřichův Hradec	4132
Dačice	1555
Tábor	11832
Bechyně	952
Soběslav	1463
Veselí nad Lužnicí	896

Zdroj: data ČSÚ, vlastní zpracování

Jak už bylo řečeno obcí II. stupně je na území Jihočeského kraje 17 a středisek vymezených pro tuto bakalářskou práci je celkem 20. Střediska jsou tedy všechny SO ORP a navíc tři obce s pověřeným úřadem, která se nacházejí v okrese Tábor - Bechyně a Veselí nad Lužnicí a v okrese Jindřichův Hradec - Suchdol nad Lužnicí.

Středisko Bechyně bylo utvořeno i přes jeho nevýhodnou geografickou polohu, jelikož se nachází přesně v místě, kde se kolem něho „rozprostírají“ jiná o mnoho významnější střediska. Tím, že se Bechyně dostala mezi vymezená střediska je především z důvodu lázeňství, které je v tomto městě velmi populární, z čehož vyplývá i mnoho pracovních míst v již zmíněném oboru, ale také velké množství služeb atraktivních pro turisty.

Veselí nad Lužnicí je na tom obdobně jako středisko Bechyně. Z administrativní mapy či mapy středisek regionů je dobře vidět opět bezprostřední blízkost daleko významnějších středisek. Toto středisko však vzniklo z důvodu dvou větších

zaměstnavatelů. Ve Veselí nad Lužnicí se nachází jeden ze závodů Madety a.s., kde je zaměstnáno velké množství lidí a celkově je Madeta jedním z největších zaměstnavatelů v kraji. Dalším větším zaměstnavatelem je firma ACO Industries Tábor s. r. o.. Tato firma vyrábí železobetonové odlučovače ropných látek a tuků.

Vymezení střediska Suchdol nad Lužnicí je velmi překvapující. Mohlo by se totiž zdát, že lidé z této oblasti budou dojíždět za prací do sousedního Rakouska, a to jak z důvodu bezprostřední blízkosti, tak i z pohledu lepších platových podmínek. Přesto se v Suchdole nad Lužnicí nachází firma zaměstnávající přes 1000 pracovníků. Je to rakouská firma Moeller, která zabezpečuje dostatečné množství pracovních míst. Zaměřují se především na výrobu domovních jističů a spínacích přístrojů.

6.2. Dojížd'kové regiony

Mapa 4:



Zdroj: data ArcČR 500, vlastní zpracování

Na výše uvedené mapě můžeme vidět „dojížd'kové regiony v Jihočeském kraji“. Tyto regiony byly vytvořeny podle počtu dojíždějících osob do jednotlivých již vymezených středisek, a to v denní i nedenní formě. Při srovnání mapy dojížd'kových regionů a administrativního členění Jihočeského kraje můžeme vidět, že jednotlivé regiony jsou relativně shodné, některé i relativně kopírují hranice správních obvodů obcí s rozšířenou působností. Přece jen jsou dojížd'kové regiony o něco významněji prostorově

rozložené u velkých a významných středisek, než samotné vymezení správní obvodu obce s rozšířenou působností.

Při pozornějším sledování mapy je možno zpozorovat, že se jedná především o okresní města. Tato situace mohla nastat hned z několika důvodů. Nejdůležitějším z nich je bezpochyby hledisko pracovních příležitostí. Na území okresních měst se poněkud nejvíce nacházejí největší zaměstnavatelé z celého kraje, kteří mají dostatek pracovních míst a „přitahují k sobě obyvatele i ze vzdálenějších sídel, především z tohoto důvodu mají okresní města největší „dojížďkovost“.

Tab. 10: VELIKOST DOJÍŽĎKOVÝCH REGIONŮ V JIHOČESKÉM KRAJI

Středisko	Počet obcí	Počet obyvatel	Rozloha
České Budějovice	99	162 642	1299,1
Český Krumlov	30	41 861	1129,1
Jindřichův Hradec	62	50 399	989,4
Tábor	70	74 008	882,6
Prachatice	37	32 446	771,6
Písek	52	48 455	728,5
Strakonice	74	46 346	606,2
Vimperk	23	18 887	554,8
Kaplice	16	19 036	482,1
Dačice	20	17 697	419,6
Třeboň	16	16 630	350,4
Milevsko	22	19 534	326,1
Blatná	29	14 076	289,5
Týn nad Vltavou	11	13 569	216,1
Vodňany	14	15 302	209,5
Soběslav	21	13 238	206,4
Trhové Sviny	6	7 953	175,1
Suchdol nad Lužnicí	7	8 827	171,4
Veselí nad Lužnicí	11	8 670	124,6
Bechyně	12	7 884	124,1

Zdroj: data ArcČR 500, vlastní zpracování

Na výše uvedené tabulce je možno vidět počet obcí a počet obyvatel nacházející se v jednotlivém středisku a nadále i jeho rozlohu. Jak je vidět, co se týče rozlohy i počtu obyvatel je na tom nejlépe středisko České Budějovice, což není nijak udivující, jelikož středisko je současně i metropolí celého kraje a nachází se zde široké spektrum možností pro zaměstnání. Naopak nejmenším střediskem, a to jak rozlohu, tak i počtem obyvatel, je středisko Bechyně. Toto je bez pochyb z důvodu jeho polohy v rámci Jihočeského kraje, jelikož se nachází relativně blízko významných středisek, které si dojíždějící obyvatelstvo k sobě doslova „přitáhne“.

6.3. Regiony dostupnosti

Mapa 5:



Zdroj: data ArcČR 500, Network Analyst, vlastní zpracování

Mapa znázorňuje dostupnostní regiony na území Jihočeského kraje. Je zde markantní rozdíl mezi regiony dojížděkovými, dostupnostními a hlavně i správními obvody obcí s rozšířenou působností. Hlavní rozdíl je patrný z důvodu časové dostupnosti, která je v této mapě zohledněna.

Při pozornějším shlednutí obou již zmíněných map si lze povšimnout zajímavého výsledku. V mapě s regiony dostupnosti se stal prakticky opak toho, co bylo zmíněno v mapě s regiony dojížděky. V této mapě se méně významné a prostorově daleko menší regiony „rozrostly“ na úkor velkých a významných dojížděkových středisek.

Tab. 11: VELIKOST REGIONŮ DOSTUPNOSTI V JIHOČESKÉM KRAJI

Středisko	Počet obcí	Počet obyvatel	Rozloha
Český Krumlov	31	39 655	1227,2
České Budějovice	56	143 775	1178,2
Jindřichův Hradec	51	45 783	836,7
Tábor	54	65 812	655,5
Prachatice	36	28 525	555,1
Strakonice	67	44 787	549,1
Trhové Sviny	20	22 064	488,9
Písek	32	40 570	468,1
Kaplice	16	17 153	445,9
Vimperk	26	23 309	439
Vodňany	28	22 679	405,1
Třeboň	15	18 364	389,6
Milevsko	32	22 807	387,4
Blatná	36	15 667	343,4
Suchdol nad Lužnicí	11	9 872	322,9
Dačice	23	21 760	318,2
Soběslav	33	16 734	303,9
Týn nad Vltavou	15	14 128	263,6
Veselí nad Lužnicí	25	13 551	261
Bechyně	16	10 465	217,4

Zdroj: data ArcČR 500, vlastní tvorba

Z tabulky je patrné, že jediným velkým střediskem, které se svým územím zvětšilo je dostupnostní region Českého Krumlova. Tento region se zvětšil o část území regionu Prachatice, což by mohlo mít příčinu v kvalitnější dopravní infrastruktuře a počtu komunikací I. a II. třídy, po nichž se můžeme pohybovat vyšší rychlostí.

Jak již bylo zmíněno, došlo k výraznému zmenšení dostupnostního regionu České Budějovice oproti dojížděkovému. Část regionu Českých Budějovic připadl do území Trhových Svinů, Třeboň a v neposlední řadě regionu Vodňany. Je to docela pochopitelné, neboť optimální časová dostupnost je výhodnější spíše do menších středisek z důvodu jejich relativní blízkosti.

V přílohách je uvedena tabulka č. 22, která znázorňuje veškeré obce, které se v rámci regionalizace přesunuly do jiného regionu. Je to uvedeno v přílohách z důvodu velkého počtu obcí.

6.4. Časová dostupnost střediska České Budějovice

Mapa 6:



Zdroj: data ArcČR 500, Network Analyst, vlastní zpracování

Na výše uvedené mapě je zohledněna časová dostupnost, konkrétně u pracovního střediska České Budějovice. Jednotlivé barvy znázorňují patnáctiminutové časové intervaly. Časová dostupnost je nastavena do 60 a více minut. Do tohoto intervalu připadly pouze určité periferie kraje, ve kterých se nachází i střediska Blatná a Dačice. Naopak nejlépe je na tom středisko Trhové Sviny, které je v prvním časovém intervalu, tj. 0 – 14 minut. Do intervalu 15 – 29 se zařadila Kaplice, Český Krumlov, Třeboň, Veselí nad Lužnicí, Týn nad Vltavou a Vodňany. Interval s největším počtem středisek je v rozmezí 30 – 44 minut. Patří do něho střediska Suchdol nad Lužnicí, Jindřichův Hradec, Soběslav, Bechyně, Písek, Strakonice, Vimperk a Prácheň. V intervalu 45 – 59 minut se nachází střediska Tábor a Milevsko. Spádovost středisek do těchto intervalů je zejména z důvodu velké vzdálenosti od střediska České Budějovice a nevýhodné dopravní infrastruktury.

Tab. 12: ČASOVÁ DOSTUPNOST STŘEDISKA ČESKÉ BUDĚJOVICE

Intervaly	Počet obcí	Počet obyvatel	Rozloha
0 – 14	74	160 862	943, 4
15 – 29	127	137 587	3 162, 3
30 – 44	166	175 363	2 612,30
45 – 59	191	128 694	2 497,60
60 a více	65	34 954	840,6

Zdroj: data ArcČR 500, vlastní zpracování

6.5. Časové intervaly pro střediska Jihočeského kraje

Tato podkapitola znázorňuje počet obcí a obyvatel v jednotlivých časových intervalech ve střediscích Jihočeského kraje. Pro každé ze středisek tohoto kraje byly vymezeny po sobě jdoucí časové intervaly, pro které byl sledován počet obcí a obyvatel, ze kterých se následně počítala vážená časová dostupnost.

Při podrobnějším prohlédnutí tabulky č. 12 je patrné, že nejvýhodnějším dostupnostním střediskem se jeví Týn nad Vltavou, což je velice překvapivé, ale ne nemožné. Toto jeho nejvýhodnější postavení je zejména díky jeho výhodné poloze. Středisko se nachází relativně ve středu Jihočeského kraje a jeho dostupnost se může „rozprostírat“ rovnoměrně do všech stran. Pokud by byla dostupnost brána jako významný faktor používaný při určování hierarchie (významnosti) měst, tak by středisko Týn nad Vltavou „vykazovalo“ nejlepší hodnoty, mohlo by být relativně krajským městem. To co bylo vyřknuto v předešlé větě je čistě hypotetická věc, která se vybízí z vytvořené tabulky a určitě je velmi diskutabilní. Zajisté by se našlo mnoho názorů, které by souhlasily či naopak zesměšňovaly tento výrok.

Podivující je, že středisko České Budějovice se zařadilo až na čtvrté místo v rámci dvaceti středisek. Před ním je už zmiňované středisko Týn nad Vltavou, Vodňany a Bechyně. To plyne samozřejmě především také z jejich výhodné polohy v rámci kraje.

Nejméně výhodné postavení mají střediska Dačice a Blatná. U předešlých středisek byla zmiňována jejich velmi významná poloha, u těchto lze říci pravý opak. Tyto dvě střediska se nachází prakticky už na samých periferiích Jihočeského kraje a co se týče dopravní dostupnosti jsou velmi znevýhodněny. Lze předpokládat, že středisko Blatná by mohlo mít výhodnější polohu do Plzeňského kraje a středisko Dačice do kraje Vysočina.

Tab. 13: POČET OBCÍ A OBYVATEL V JEDNOTLIVÝCH ČASOVÝCH INTERVALECH VE STŘEDISCÍCH JIHOČESKÉHO KRAJE

Pracovní střediska	Čas (v minutách)												Vážená dostupnost	Vážená dostupnost (v %)
	0 – 14		15 – 29		30 – 44		45 – 59		60 - 74		75 a více			
	P. obcí	P. obyv.	P. obcí	P. obyv.	P. obcí	P. obyv.	P. obcí	P. obyv.	P. obcí	P. obyv.	P. obcí	P. obyv.		
Týn nad Vltavou	46	40 324	193	294 787	243	198 155	117	78 916	24	18 008	0	0	2 151 073	6,2104
Vodňany	57	62 966	159	228 720	209	202 440	119	93 343	54	21 944	25	20 777	2 066 437	5,9661
Bechyně	44	30 641	138	273 787	224	156 854	178	149 342	38	19 389	1	177	2 037 165	5,8816
České Budějovice	74	112 564	119	142 030	169	160 054	184	176 370	69	37 429	8	1 743	2 003 014	5,7830
Veselí nad Lužnicí	58	36 853	134	255 143	183	164 235	145	97 214	94	74 304	9	2 441	1 968 715	5,6839
Soběslav	63	45 254	131	239 569	158	154 254	151	108 899	105	75 548	15	6 666	1 947 320	5,6222
Třeboň	38	38 411	130	216 059	154	180 049	153	109 277	115	79 618	33	6 776	1 901 386	5,4895
Písek	55	56 433	165	152 898	154	219 045	128	112 109	89	66 533	32	23 172	1 864 815	5,3840
Prachatice	58	41 669	115	195 430	158	157 497	137	95 384	87	99 077	68	41 133	1 793 534	5,1782
Tábor	61	80 151	103	81 886	117	209 027	164	126 804	156	110 801	22	21 521	1 741 310	5,0274
Český Krumlov	44	57 902	99	183 703	104	75 282	137	151 172	154	121 782	85	40 349	1 714 643	4,9504
Trhové Sviny	42	54 186	83	171 534	100	112 101	161	120 777	167	143 006	70	28 586	1 706 515	4,9269
Milevsko	41	63 641	95	91 004	147	112 136	204	233 854	105	111 967	31	17 588	1 615 892	4,6653
Kaplice	32	34 735	77	186 697	94	88 403	137	101 397	155	157 583	128	61 375	1 607 424	4,6408
Jindřichův Hradec	49	49 009	83	67 308	113	224 318	137	124 431	104	81 490	137	83 634	1 601 217	4,6229
Strakonice	77	57 672	129	112 078	93	74 621	138	251 241	107	81 810	79	52 768	1 597 595	4,6125
Suchdol nad Lužnicí	16	24 673	59	167 986	138	90 431	133	171 905	152	128052	125	47143	1 585 607	4,5779
Vimperk	34	30 725	87	68 789	107	214 089	143	97 856	92	105 560	160	113 171	1 485 491	4,2888
Blatná	43	22 190	81	84 822	107	91 540	113	107 135	143	215 235	136	109 268	1 263 631	3,6483
Dačice	23	22 988	26	35 804	46	24 303	92	105 528	131	192 395	305	249 172	983 688	2,8400
Celkem	955	962 987	2206	3 250 034	2818	2 908 834	2871	2 612 954	2141	1 941 531	1469	927 460	34 636 472	100,0000

Zdroj: data ArcČR 500, Network Analyst, vlastní zpracování

6.6. Zastoupení silnic v regionech dostupnosti

Tato podkapitola znázorňuje úseky jednotlivých druhů komunikací v dostupnostních regionech Jihočeského kraje. V tabulce jsou zohledněny veškeré druhy pozemních komunikací, které jsou zohledňovány při výpočtu vážené dopravní polohy.

V tabulce č. 13 lze vyzorovat, který region má největší zastoupení silnic v kilometrech. Podle tabulky uvedené níže je vidět, že nejlépe je na tom region Jindřichův Hradec. Tento region má největší zastoupení všech silnic kromě dálnic a rychlostních komunikací, jelikož se na jeho území nenachází ani jedna ze dvou zmiňovaných pozemních komunikací.

Nejmenší zastoupení silnic se nachází v regionu Bechyně, na jeho území se nenachází žádná dálnice ani rychlostní komunikace a ze silnic I., II. a III. třídy pouze nepatrné úseky. Je to především z důvodu blízkosti k regionu Tábor, který je prostorově větším a významnějším.

Překvapivě se region České Budějovice umístil v pořadí na čtvrtém místě, hned po zmiňovaném regionu Jindřichův Hradec, Tábor a Strakonice. Tábor se nachází na předních pozicích z důvodu zastoupení dálnice. Tento region má jako jediný rozestavěnou dálniční síť, která by měla směřovat z Prahy, přes Tábor do Českých Budějovic a dále na státní hranici s Rakouskem. Rozdíl ve vážené poloze Českých Budějovic a Strakonice není nijak markantní, zde už hrají roli jen desetiny procent.

Tab. 14: ÚSEKY JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ KOMUNIKACÍ V REGIONECH DOSTUPNOSTI JIHOČESKÉHO KRAJE

Regiony dostupnosti	Úseky jednotlivých pozemních komunikací (v km)				Rozloha střediska	Vážená dopravní poloha	Vážená dopravní poloha (v %)
	Dálnice a rychlostní silnice	Silnice I. Třídy	Silnice II. Třídy	Silnice III. Třídy			
Jindřichův Hradec	0,0	78,0	124,7	234,1	836,7	514,75	10,97
Tábor	16,1	56,4	84,7	157,3	655,5	403,16	8,59
Strakonice	0,0	55,8	71,4	173,6	549,1	356,56	7,60
České Budějovice	0,0	43,6	80,7	180,7	1 178,2	348,60	7,43
Český Krumlov	0,0	62,5	87,3	120,9	1 227,2	333,16	7,10
Vimperk	0,0	58,1	89,8	68,5	439,0	274,50	5,85
Dačice	0,0	6,7	138,5	98,8	318,2	250,76	5,34
Milevsko	0,0	39,7	71,7	93,5	387,4	244,63	5,21
Písek	7,0	47,2	48,3	69,4	468,1	232,96	4,96
Blatná	0,0	35,6	40,6	114,8	343,5	226,60	4,83
Prachatice	0,0	0,0	120,6	86,6	555,1	207,20	4,41
Vodňany	0,0	35,7	64,4	66,4	405,1	202,20	4,31
Třeboň	0,0	44,2	50,2	58,5	389,1	197,10	4,20
Trhové Sviny	0,0	0,0	103,6	87,8	488,9	191,40	4,08
Kaplice	0,0	21,3	76,1	48,8	445,9	167,59	3,57
Soběslav	0,0	22,8	41,9	58,0	303,9	145,48	3,10
Veselí nad Lužnicí	0,0	32,6	22,6	28,7	261,0	116,48	2,48
Suchdol nad Lužnicí	0,0	23,2	12,8	50,2	322,9	109,40	2,33
Týn nad Vltavou	0,0	0,0	62,7	30,3	263,6	93,05	1,98
Bechyně	0,0	7,8	49,6	12,5	217,4	77,74	1,66

Zdroj: data ArcČR 500, vlastní tvorba

7. ZÁVĚR

Tato práce se zabývala dopravním fenoménem, tj, časovou dostupností, která je nejdůležitějším výsledkem fungování dobrého dopravního systému. Přestože dopravní politika tohoto státu směřuje v současnosti více k podpoře veřejné hromadné dopravy osob, individuální doprava osob hraje v podmínkách České republiky stále významnější roli.

Práce se zabývá pouze časovou dostupností středisek pomocí individuální dopravy, hromadná doprava osob nebyla do práce zahrnuta z důvodu časové náročnosti vymezení středisek, jednotlivých regionů a jejich grafického znázornění. Spojení individuální dopravy a hromadné dopravy osob by bylo rozsahově spíše pro diplomovou práci.

Předkládanou bakalářskou práci je možno rozdělit na dvě základní části. V první části došlo především k přiblížení teoretických východisek, díky kterým došlo k nastínění velice složité problematiky časové dostupnosti, především z hlediska různých definic a přístupů, k různým metodicky odlišným způsobům při vymezení pracovních středisek či regionů a následně k nastínění sociální exkluze a jejímu členění.

V druhé části byla provedena analýza časové dostupnosti ve střediscích Jihočeského kraje. Na základě již zmíněných středisek bylo možno vyčlenit dojížděkové regiony s různou úrovní a intenzitou. Jednotlivá střediska se taktéž zapříčinila o vznik regionů dostupnosti, které mohly být následně porovnávány s administrativním členěním i s regiony dojížděky.

Předkládaná práce poukázala na několik faktorů, které ovlivňují dostupnost jednotlivých sídel. Mezi nejzásadnější faktory patří poloha střediska v rámci území kraje, poloha obce na rozdílných dopravních sítích, vzdálenost obce od hierarchicky vyšší dopravní infrastruktury a poloha obce na významném dopravním tahu.

Pro práci byly vypracovány tři hypotézy, poukazující na problematiku časové dostupnosti a dojížděkových regionů. Všechny hypotézy se relativně potvrdily. Toto potvrzení hypotéz již bylo popsáno v kapitole „Analýza časové dostupnosti“. Jen je nutno podotknout, že u hypotézy č. 1 není významně zastoupen pouze region Českých Budějovic, ale všechny regiony s okresními městy.

8. SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A PRAMENŮ

8.1. Zdroje z knižních publikací

- Burchardt, T., J. LeGrand, J. & Piachaud, D. (1999): Social Exclusion in Britain 1991-1995. *Social Policy and Administration*, Vol. 33, No. 3, pp. 227-244.
- El-Geneidy, M. A. a Levinson, D. M., (2006): Access to Destinations: Development of Accessibility Measures. Report in the series Access to destinations study. Minnesota Department of Transportation, 125 s.
- Hampl, M. (2005): Geografická organizace společnosti v České republice: transformační procesy a jejich obecný kontext. Praha, Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, 147 s.
- Hudeček, T., Churaň. R., Kufner. J., (2011): Dostupnost Prahy při využití silniční dopravy v období 1920 – 2020. *Geografie*, ročník 116, č. 3, 317 – 334 s.
- Joklová, H. (2007): Dopravní dostupnosti obcí s rozšířenou působností v moravských krajích. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Ekonomicko-správní fakulta, katedra regionálního rozvoje a správy. 67 s.
- Kraft, S., Vančura, M., (2009): Dopravní systém České republiky: efektivita a prostorové dopady. *Národohospodářský obzor*. Masarykova univerzita, Brno, ročník 9, č. 1, 33 s.
- Kubeš, J., Kraft, S., (2011): Periferní oblasti jižních Čech a jejich sociálně populační stabilita. *Sociologický ústav AV ČR, v.v.i., Praha*, 805 – 829 s.
- Marada, M. a kol, (2010): Doprava a geografická organizace společnosti v Česku. *Česká geografická společnost*, Praha, 165 s.
- Mareš, P., Horáková. M., Rákoczyová, M., (2008): Sociální exkluze na lokální úrovni. *Výzkumný ústav práce a sociálních věcí, v. v. i., Praha*, 77 s.
- Mareš, P. a Sirovátka, T., (2008): Sociální vyloučení a sociální začleňování – koncepty, diskurs, agenda. *Sociologický ústav AV ČR, v. v. i., Praha*, 271 – 294 s.
- Michniak, D., (2002): Dostupnosť jako geografická kategória a jej význam při hodnotení územno-správního členenia Slovenska. *Geografický ústav Slovenskej akadémie vied*, Bratislava, 125 s.

- Michniak, D., (2003): Dostupnost okresných miest na Slovensku. Geografický časopis, Geografický ústav SAV, Bratislava, roč. 55, č. 1.
- Morris, J.M. , Dumble, P.L., Wigan, M.R. (1978): Accessibility indicators for transport planning. Transportation Research 13A, s 91-109.
- Ritsema van Eck, J. R., Jong, T., (1999): Accessibility analysis and spatial competition effects in the kontext of GIS-supported service location planning. Computers, Environment and Urban Systems. 75 - 89 s.
- Rodrigue, J. P., Comtois C. and Slack B., (2006): *The Geography of Transport Systems*, London, Routledge, 296 s.
- Řehák, S., (1987): Dojíždka do zaměstnání. In: Atlas obyvatelstva ČSSR, GGÚ ČSAV-FSÚ, Brno, Praha, mapový list III. 1.: mapa 1:750 000, text a tři doplňkové mapy.
- Shen, Q., (1998): Spatial technologies, accesibility, and social construction of urban space. Computers, Environment and Urban Systems, 22, 447-464.
- Toušek, L., (2011): Sociální vyloučení a prostorová segregace. www.caat.cz, rubrika „Publikace“
- Van Wee, B., Hagoort M., Annema J.A., (2001): Accessibility measures with competition, Journal of Transport Geography 9, pp. 199-208

8.2. Internetové zdroje

Stránky Českého statistického úřadu [online] Dostupné na WWW:

http://www.cbudejovice.czso.cz/x/redakce.nsf/i/charakteristika_kraje
[online dne 17. 02. 2012]

Stránky Jihočeského kraje [online] Dostupné na WWW:

<http://invest.kraj-jihocesky.cz/cz/page/dopravni-dostupnost-jihoceskeho-kraje>
[online dne 14. 01. 2012]

Stránky Jihočeského kraje [online] Dostupné na WWW:

[http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par\[id_v\]=184&par\[lang\]=CS](http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par[id_v]=184&par[lang]=CS)
[online dne 14. 01. 2012]

Stránky Správy a údržby silnic Jihočeského kraje [online] Dostupné na WWW:

<http://www.susjk.cz/>
[online dne 19. 02. 2012]

Stránky Českého statistického úřadu [online] Dostupné na WWW:

http://www2.czso.cz/xc/edicniplan.nsf/otisk/13-3133-04--2_8_pracovni_mikroregiony)

[online dne 14. 11. 2011]

9. SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A MAP

Obrázky:

Obr. 1: Pracovní mikroregiony a subregiony v Jihočeském kraji

Obr. 2: Srovnání vymezení pracovních mikroregionů a správních obvodů obcí s rozšířenou působností

Tabulky:

Tab. 1: Délka silničních tahů Jihočeského kraje

Tab. 2: Hierarchické kategorie regionálních středisek

Tab. 3: Velikostní charakteristiky sociogeografických mezoregionů a současných krajů

Tab. 4: Základní charakteristika metropolitních areálů

Tab. 5: Střediska regionů

Tab. 6: Typy pozemních komunikací a jejich rychlosti

Tab. 7: Váha jednotlivých časových intervalů

Tab. 8: Váha jednotlivých typů silnic

Tab. 9: Pracovní střediska Jihočeského kraje

Tab. 10: Velikost dojízdřkových regionů v Jihočeském kraji

Tab. 11: Velikost regionů dostupnosti v Jihočeském kraji

Tab. 12: Časová dostupnost střediska České Budějovice

Tab. 13: Počet obcí a obyvatel v jednotlivých časových intervalech ve střediscích Jihočeského kraje

Tab. 14: Úseky jednotlivých druhů komunikací v regionech dostupnosti Jihočeského kraje

Tab. 15: Dojízdřka z obcí okresu Český Krumlov

Tab. 16: Dojízdřka z obcí okresu České Budějovice

Tab. 17: Dojízdřka z obcí okresu Jindřichův Hradec

Tab. 18: Dojízdřka z obcí okresu Písek

Tab. 19: Dojízdřka z obcí okresu Prachatice

Tab. 20: Dojízdřka z obcí okresu Strakonice

Tab. 21: Dojízdřka z obcí okresu Tábor

Tab. 22: Obce spádující do různých regionů

Mapy:

Mapa 1: Administrativní členění Jihočeského kraje

Mapa 2: Dopravní síť Jihočeského kraje

Mapa 3: Střediska regionů Jihočeského kraje

Mapa 4: Dojížděkové regiony Jihočeského kraje

Mapa 5: Regiony dostupnosti Jihočeského kraje

Mapa 6: Časová dostupnost pracovního střediska České Budějovice

PŘÍLOHY

Tab. 15: DOJÍŽDKA Z OBCÍ OKRESU ČESKÝ KRUMLOV

Obce	Středisko dojížd'ky	Počet dojíždějících
Benešov nad Černou	Kaplice	121
Besednice	Kaplice	105
Bohdalovice	Český Krumlov	40
Boletice	Český Krumlov	12
Brluh	Český Krumlov	68
Bujanov	Kaplice	141
Černá v Pošumaví	Český Krumlov	61
Český Krumlov	-	-
Dolní Dvořiště	Kaplice	269
Dolní Třebonín	Český Krumlov	66
Frymburk	Český Krumlov	46
Holubov	Český Krumlov	87
Horní Dvořiště	Kaplice	32
Horní Planá	Český Krumlov	90
Hořice na Šumavě	Český Krumlov	120
Chlumeč	Český Krumlov	3
Chvalšiny	Český Krumlov	223
Kájov	Český Krumlov	282
Kaplice	-	-
Křemže	Český Krumlov	175
Lipno nad Vltavou	Český Krumlov	12
Loučovice	Český Krumlov	29
Malonty	Kaplice	232
Malšín	Český Krumlov	6
Mirkovice	Český Krumlov	57
Mojné	Český Krumlov	27
Netřebice	Kaplice	67
Nová Ves	Český Krumlov	38
Omlenice	Kaplice	115
Pohorská Ves	Kaplice	45

Obce	Středisko dojížd'ky	Počet dojíždějících
Přední Výtoň	Český Krumlov	6
Přídolí	Český Krumlov	99
Přísečná	Český Krumlov	57
Rožmberk nad Vltavou	Český Krumlov	9
Rožmitál na Šumavě	Kaplice	76
Soběnov	Kaplice	80
Srnín	Český Krumlov	47
Střítež	Kaplice	94
Světlík	Český Krumlov	17
Velešín	Kaplice	196
Větřní	Český Krumlov	601
Věžovatá Pláně	Kaplice	12
Vyšší Brod	Český Krumlov	53
Zlatá Koruna	Český Krumlov	151
Zubčice	Český Krumlov	39
Zvíkov	České Budějovice	57

Zdroj: data ČSÚ, vlastní zpracování

Tab. 16: DOJÍŽDKA Z OBCÍ OKRESU ČESKÉ BUDĚJOVICE

Obce	Středisko dojížd'ky	Počet dojíždějících
Adamov	České Budějovice	163
Bečice	Týn nad Vltavou	12
Borek	České Budějovice	478
Borovany	České Budějovice	663
Borovnice	České Budějovice	25
Boršov nad Vltavou	České Budějovice	244
Bošilec	České Budějovice	18
Branišov	České Budějovice	48
Břehov	České Budějovice	24
Čakov	České Budějovice	52
Čejkovice	České Budějovice	61
České Budějovice	-	-
Čížkrajice	Trhové Sviny	20
Dasný	České Budějovice	59
Dívčice	České Budějovice	83
Dobrá Voda u Českých Budějovic	České Budějovice	707
Dobšice	Týn nad Vltavou	20
Dolní Bukovsko	České Budějovice	146
Doubravice	České Budějovice	63
Doublety	České Budějovice	91
Drahotěšice	České Budějovice	39
Dříteň	České Budějovice	141
Dubičné	České Budějovice	102
Dubné	České Budějovice	359
Dynín	České Budějovice	39
Habří	České Budějovice	23
Hartmanice	Týn nad Vltavou	16
Heřmaň	České Budějovice	39
Hlavatce	České Budějovice	28
Hlincová Hora	České Budějovice	72

Obce	Středisko dojížd'ky	Počet dojíždějících
Hluboká nad Vltavou	České Budějovice	961
Homole	České Budějovice	268
Horní Kněžeklady	Týn nad Vltavou	14
Horní Stropnice	Trhové Sviny	97
Hosín	České Budějovice	188
Hosty	Týn nad Vltavou	38
Hradce	České Budějovice	11
Hranice	České Budějovice	3
Hrdějovice	České Budějovice	465
Hůry	České Budějovice	126
Hvozdec	České Budějovice	10
Chotýčany	České Budějovice	63
Chrást'any	Týn nad Vltavou	116
Jankov	České Budějovice	106
Jílovice	České Budějovice	73
Jivno	České Budějovice	52
Kamenná	Trhové Sviny	20
Kamenný Újezd	České Budějovice	486
Komařice	České Budějovice	68
Kvitkovice	České Budějovice	26
Ledenice	České Budějovice	535
Libín	České Budějovice	38
Libníč	České Budějovice	56
Lipí	České Budějovice	184
Lišov	České Budějovice	774
Litvínovice	České Budějovice	371
Ločenice	České Budějovice	85
Mazelov	České Budějovice	26
Mladošovice	České Budějovice	23
Modrá Hůrka	Týn nad Vltavou	3
Mokrý Lom	České Budějovice	9
Mydlovary	České Budějovice	56

Obce	Středisko dojížd'ky	Počet dojíždějících
Nákří	České Budějovice	22
Nedabyle	České Budějovice	71
Neplachov	České Budějovice	65
Nová Ves	České Budějovice	186
Nové Hrady	České Budějovice	184
Olešnice	Trhové Sviny	84
Olečník	České Budějovice	126
Ostrolovský Újezd	České Budějovice	37
Petříkov	České Budějovice	35
Pištín	České Budějovice	122
Planá	České Budějovice	70
Plav	České Budějovice	79
Radošovice	České Budějovice	36
Roudné	České Budějovice	189
Rudolfov	České Budějovice	711
Římov	České Budějovice	131
Sedlec	České Budějovice	65
Slavče	Trhové Sviny	69
Srubec	České Budějovice	312
Staré Hodějovice	České Budějovice	268
Strážkovice	České Budějovice	106
Strýčice	České Budějovice	14
Střížov	České Budějovice	44
Svatý Jan nad Malší	České Budějovice	39
Ševětín	České Budějovice	348
Štěpánovice	České Budějovice	128
Temelín	Týn nad Vltavou	52
Trhové Sviny	-	-
Týn nad Vltavou	-	-
Úsilné	České Budějovice	113
Včelná	České Budějovice	464
Vidov	České Budějovice	101

Obce	Středisko dojížd'ky	Počet dojíždějících
Vitín	České Budějovice	69
Vlkov	České Budějovice	5
Vrábče	České Budějovice	123
Vráto	České Budějovice	73
Všemslyce	Týn nad Vltavou	135
Záboří	České Budějovice	76
Zahájí	České Budějovice	82
Závraty	České Budějovice	11
Zliv	České Budějovice	794
Zvíkov	České Budějovice	57
Žabovřesky	České Budějovice	101
Žár	České Budějovice	27
Žimutice	Týn nad Vltavou	70

Zdroj: data ČSÚ, vlastní zpracování

Tab. 17: DOJÍŽDKA Z OBCÍ OKRESU JINDŘICHŮV HRADEC

Obce	Středisko dojížd'ky	Počet dojíždějících
Báňovice	Dačice	18
Bednárec	Jindřichův Hradec	14
Bednářeček	Jindřichův Hradec	29
Blažejov	Jindřichův Hradec	64
Bořetín	Jindřichův Hradec	4
Březina	Jindřichův Hradec	10
Budeč	Dačice	21
Budíškovice	Dačice	125
Cep	Třeboň	19
Cizkrajov	Dačice	78
Červený Hrádek	Dačice	24
České Velenice	-	-
Český Rudolec	Dačice	124
Číměř	Jindřichův Hradec	124
Člunek	Jindřichův Hradec	68
Dačice	-	-
Dešná	Dačice	11
Deštná	Jindřichův Hradec	71
Dívčí Kopy	Jindřichův Hradec	10
Dobrohošť	Dačice	7
Dolní Pěna	Jindřichův Hradec	23
Dolní Žďár	Jindřichův Hradec	27
Domanín	Třeboň	52
Doňov	Jindřichův Hradec	10
Drunče	Jindřichův Hradec	6
Dunajovice	Třeboň	30
Dvory nad Lužnicí	Suchdol nad Lužnicí	40
Frahelž	Třeboň	6
Hadravova Rosička	Jindřichův Hradec	4
Halámky	Suchdol nad Lužnicí	27

Obce	Středisko dojížd'ky	Počet dojíždějících
Hamr	Třeboň	28
Hatín	Jindřichův Hradec	53
Heřmaneč	Dačice	3
Horní Meziříčko	Jindřichův Hradec	3
Horní Němčice	Jindřichův Hradec	2
Horní Pěna	Jindřichův Hradec	150
Horní Radouň	Jindřichův Hradec	30
Horní Skrýchov	Jindřichův Hradec	27
Horní Slatina	Dačice	24
Hospříz	Jindřichův Hradec	123
Hrachoviště	Třeboň	10
Hříšice	Dačice	55
Chlum u Třeboně	Třeboň	72
Jarošov nad Nežárkou	Jindřichův Hradec	167
Jilem	Jindřichův Hradec	3
Jindřichův Hradec	-	-
Kačlehy	Jindřichův Hradec	11
Kamenný Malíkov	Jindřichův Hradec	17
Kardašova Řečice	Jindřichův Hradec	217
Klec	Třeboň	27
Kostelní Radouň	Jindřichův Hradec	52
Kostelní Vydří	Dačice	46
Kunžak	Jindřichův Hradec	116
Lásenice	Jindřichův Hradec	103
Lodhéřov	Jindřichův Hradec	118
Lomnice nad Lužnicí	Třeboň	187
Lužnice	Třeboň	59
Majdalena	Třeboň	38
Nová Bystřice	Jindřichův Hradec	218
Nová Olešná	Jindřichův Hradec	14
Nová Včelnice	Jindřichův Hradec	285
Nová Ves nad Lužnicí	České Velenice	48

Obce	Středisko dojížd'ky	Počet dojíždějících
Novosedly nad Nežárkou	Třeboň	46
Okrouhlá Radouň	Jindřichův Hradec	35
Peč	Dačice	83
Písečné	Dačice	17
Pístina	Jindřichův Hradec	8
Plavsko	Jindřichův Hradec	54
Pleše	Jindřichův Hradec	9
Pluhův Žďár	Jindřichův Hradec	45
Polště	Jindřichův Hradec	21
Ponědraž	Třeboň	4
Ponědrážka	Veselí nad Lužnicí	5
Popelín	Jindřichův Hradec	49
Příbraz	Jindřichův Hradec	27
Rapšach	Suchdol nad Lužnicí	113
Ratiboř	Jindřichův Hradec	36
Rodvínov	Jindřichův Hradec	91
Roseč	Jindřichův Hradec	54
Rosička	Jindřichův Hradec	2
Slavonice	Dačice	162
Smržov	České Budějovice	9
Staňkov	Suchdol nad Lužnicí	10
Staré Hobzí	Dačice	80
Staré Městečko pod Landštejnem	Jindřichův Hradec	11
Stráž nad Nežárkou	Jindřichův Hradec	65
Strmilov	Jindřichův Hradec	98
Stříbřec	Třeboň	25
Střížovice	Jindřichův Hradec	44
Studená	Jindřichův Hradec	53
Suchdol nad Lužnicí	-	-
Světce	Jindřichův Hradec	9
Třebětice	Dačice	46
Třeboň	-	-

Obce	Středisko dojížd'ky	Počet dojíždějících
Újezdec	Jindřichův Hradec	4
Velký Ratmírov	Jindřichův Hradec	47
Vícemil	Jindřichův Hradec	4
Višňová	Jindřichův Hradec	6
Vlčetinec	Jindřichův Hradec	2
Volfřov	Dačice	106
Vydří	Jindřichův Hradec	30
Záblatí	Jindřichův Hradec	1
Záhoří	Jindřichův Hradec	8
Zahrádky	Jindřichův Hradec	8
Žďár	Jindřichův Hradec	2
Županovice	Jindřichův Hradec	1

Zdroj: data ČSÚ, vlastní zpracování

Tab. 18: DOJÍŽDKA Z OBCÍ OKRESU PÍSEK

Obce	Středisko dojížd'ky	Počet dojíždějících
Albrechtice nad Vltavou	Písek	134
Bernatice	Písek	77
Borovany	Milevsko	15
Boudy	Písek	20
Božetice	Milevsko	64
Branice	Milevsko	27
Cerhonice	Písek	12
Čimelice	Písek	86
Čížová	Písek	213
Dobev	Písek	161
Dolní Novosedly	Písek	42
Dražič	Písek	11
Drhovle	Písek	90
Heřmaň	Písek	26
Horosedly	Písek	3
Hrazany	Milevsko	48
Hrejkovice	Milevsko	75
Chyšky	Milevsko	120
Jetětice	Písek	32
Jickovice	Milevsko	16
Kestřany	Písek	157
Kluky	Písek	126
Kostelec nad Vltavou	Milevsko	30
Kovářov	Milevsko	133
Kožlí	Písek	1
Králova Lhota	Písek	9
Křenovice	Písek	15
Křižanov	Milevsko	12
Kučeř	Milevsko	22

Obce	Středisko dojížd'ky	Počet dojíždějících
Květov	Milevsko	13
Lety	Blatná	8
Milevsko	-	-
Minice	Blatná	3
Mirotice	Písek	97
Mirovice	Písek	50
Mišovice	Blatná	10
Myslín	Písek	2
Nerestce	Písek	2
Nevězice	Písek	8
Okrouhlá	Milevsko	12
Olešná	Písek	9
Orlík nad Vltavou	Písek	16
Osek	Milevsko	37
Oslov	Písek	25
Ostrovec	Písek	35
Paseky	Písek	29
Písek	-	-
Podolí I	Písek	49
Probulov	Písek	1
Protivín	Písek	419
Přeborov	Milevsko	42
Předotice	Písek	71
Přeštěnice	Milevsko	60
Putim	Písek	123
Rakovice	Písek	17
Ražice	Písek	55
Sepekov	Milevsko	238
Skály	Písek	15
Slabčice	Písek	44
Smetanova Lhota	Písek	25
Stehlovice	Milevsko	15

Obce	Středisko dojížd'ky	Počet dojíždějících
Tálín	Písek	34
Temešvár	Písek	22
Varvažov	Písek	11
Veselíčko	Písek	12
Vlastec	Písek	36
Vlksice	Milevsko	20
Vojníkov	Písek	9
Vráž	Písek	45
Vrcovice	Písek	28
Záhoří	Písek	145
Zbelítov	Milevsko	101
Zběšičky	Písek	11
Zhoř	Milevsko	30
Zvíkovské Podhradí	Písek	20
Žďár	Písek	36

Zdroj: data ČSÚ, vlastní zpracování

Tab. 19: DOJÍŽDKA Z OBCÍ OKRESU PRACHATICE

Obce	Středisko dojížd'ky	Počet dojíždějících
Babice	Prachatice	2
Bohumilice	Vimperk	38
Bohunice	Prachatice	4
Borová Lada	Vimperk	26
Bošice	Vimperk	38
Budkov	Prachatice	4
Buk	Vimperk	30
Bušanovice	Prachatice	15
Čkyně	-	-
Drslavice	Prachatice	9
Dub	Prachatice	48
Dvory	Prachatice	5
Horní Vltavice	Vimperk	49
Hracholusky	Prachatice	61
Husinec	Prachatice	187
Chlumany	Prachatice	39
Chroboly	Prachatice	98
Chvalovice	České Budějovice	24
Kratušín	Prachatice	6
Křišť'anov	Prachatice	13
Ktiš	Prachatice	42
Kubova Huť	Vimperk	17
Kvilda	Vimperk	6
Lažiště	Prachatice	51
Lčovice	Čkyně	12
Lenora	Vimperk	32
Lhenice	Prachatice	110
Lipovice	Prachatice	31
Lužice	České Budějovice	2

Obce	Středisko dojížd'ky	Počet dojíždějících
Mahouš	České Budějovice	24
Malovice	České Budějovice	33
Mičovice	Prachatice	30
Nebahovy	Prachatice	114
Němčice	Prachatice	2
Netolice	Prachatice	134
Nicov	Vimperk	5
Nová Pec	Prachatice	10
Nové Hutě	Vimperk	3
Olšovice	Prachatice	1
Pěčnov	Prachatice	7
Prachatice	-	-
Radhostice	Vimperk	7
Stachy	Vimperk	71
Stožec	Prachatice	9
Strážný	Vimperk	9
Strunkovice nad Blanicí	Prachatice	151
Svatá Maří	Vimperk	84
Šumavské Hoštice	Vimperk	72
Těšovice	Prachatice	57
Tvrzice	Prachatice	9
Újezdec	Prachatice	5
Vacov	Vimperk	63
Vimperk	-	-
Vitějovice	Prachatice	82
Vlachovo Březí	Prachatice	204
Volary	Prachatice	229
Vrbice	Vimperk	3
Záblatí	Prachatice	30
Zábrdí	Prachatice	9
Zálezly	Čkyně	33
Zbytiny	Prachatice	48

Obce	Středisko dojížděky	Počet dojíždějících
Zdíkov	Vimperk	182
Žárovná	Vimperk	12
Želnavá	Prachatice	3
Žernovice	Prachatice	71

Zdroj: data ČSÚ, vlastní zpracování

Tab. 20: DOJÍŽDKA Z OBCÍ OKRESU STRAKONICE

Obce	Středisko dojížděky	Počet dojíždějících
Bavorov	Vodňany	138
Bělčice	Blatná	131
Bezděkovice	Blatná	82
Bílsko	Strakonice	12
Blatná	-	-
Bratronice	Blatná	7
Březí	Blatná	5
Budyně	Vodňany	4
Buzice	Blatná	32
Cehnice	Strakonice	85
Čečelovice	Blatná	15
Čejetice	Strakonice	192
Čepřovice	Strakonice	16
Čestice	Strakonice	122
Čičenice	Vodňany	38
Doubravice	Strakonice	25
Drahonice	Strakonice	35
Drachkov	Strakonice	56
Drážov	Strakonice	24
Droužetice	Strakonice	33
Dřešín	Strakonice	29
Hajany	Blatná	21
Hájek	Vodňany	1
Hlupín	Strakonice	6
Horní Poříčí	Strakonice	60
Hornosín	Blatná	7
Hoslovice	Strakonice	26
Hoštice	Strakonice	24
Chelčice	Vodňany	55
Chlum	Blatná	48

Obce	Středisko dojížd'ky	Počet dojíždějících
Chobor	Blatná	11
Chrást'ovice	Strakonice	51
Jinín	Strakonice	39
Kadov	Blatná	48
Kalenice	Strakonice	17
Katovice	Strakonice	301
Kladruby	Strakonice	27
Kocelovice	Blatná	29
Krajníčko	Vodňany	7
Kraselov	Strakonice	63
Krašovice	Vodňany	20
Krejnice	Strakonice	11
Krty – Hradec	Strakonice	27
Kuřimany	Strakonice	7
Kváskovice	Strakonice	15
Lažánky	Blatná	9
Lažany	Blatná	4
Libějovice	Vodňany	60
Libětice	Strakonice	17
Litochovice	Strakonice	28
Lnáře	Blatná	122
Lom	Blatná	11
Mačkov	Blatná	52
Malenice	Strakonice	60
Mečichov	Strakonice	43
Měky nec	Strakonice	1
Milejovice	Strakonice	7
Miloňovice	Strakonice	57
Mnichov	Strakonice	53
Mutěnice	Strakonice	54
Myštice	Blatná	58
Nebřehovice	Strakonice	36

Obce	Středisko dojížděky	Počet dojíždějících
Němčice	Strakonice	18
Němětice	Strakonice	14
Nihošovice	Strakonice	41
Nišovice	Volyně	36
Nová Ves	Strakonice	12
Novosedly	Strakonice	68
Osek	Strakonice	65
Paračov	Strakonice	22
Pivkovice	Strakonice	4
Pohorovice	Vodňany	11
Pracejovice	Strakonice	69
Předmít	Blatná	38
Přední Zborovice	Strakonice	13
Předslavice	Strakonice	18
Přechovice	Strakonice	11
Přešťovice	Strakonice	77
Radějovice	Strakonice	2
Radomyšl	Strakonice	191
Radošovice	Strakonice	146
Rovná	Strakonice	70
Řepice	Strakonice	76
Sedlice	Blatná	121
Skály	Strakonice	8
Skočice	Vodňany	21
Slaník	Strakonice	29
Sousedovice	Strakonice	63
Stožice	Vodňany	64
Strakonice	-	-
Strašice	Strakonice	18
Strunkovice nad Volynkou	Strakonice	19
Střelské Hoštice	Strakonice	123
Škvořetice	Blatná	66

Obce	Středisko dojížd'ky	Počet dojíždějících
Štěchovice	Strakonice	48
Štěkeň	Strakonice	117
Tchořovice	Blatná	55
Truskovice	Vodňany	18
Třebohostice	Strakonice	54
Třešovice	Strakonice	12
Úlehle	Strakonice	19
Únice	Strakonice	11
Uzenice	Blatná	24
Uzeničky	Blatná	23
Vacovice	Strakonice	12
Velká Turná	Strakonice	23
Vodňany	-	-
Volenice	Strakonice	110
Volyně	-	-
Záboří	Blatná	35
Zahorčice	Strakonice	20
Zvotoky	Strakonice	8

Zdroj: data ČSÚ, vlastní zpracování

Tab. 21: DOJÍŽDKA Z OBCÍ OKRESU TÁBOR

Obce	Středisko dojížd'ky	Počet dojíždějících
Balkova Lhota	Tábor	25
Bečice	Tábor	4
Bechyně	-	-
Běleč	Tábor	14
Borkovice	Veselí nad Lužnicí	25
Borotín	Tábor	49
Bradáčov	Tábor	4
Březnice	Bechyně	11
Budislav	Tábor	24
Čenkov u Bechyně	Bechyně	2
Černýšovice	Bechyně	14
Dírná	Soběslav	32
Dlouhá Lhota	Tábor	22
Dobronice u Bechyně	Bechyně	10
Dolní Hořice	Tábor	92
Dolní Hrachovice	Tábor	27
Drahov	Veselí nad Lužnicí	33
Dráchov	Soběslav	24
Dražice	Tábor	176
Dražičky	Tábor	11
Drhovice	Tábor	38
Haškovcova Lhota	Bechyně	15
Hlasivo	Tábor	43
Hlavatce	Tábor	22
Hodětín	Bechyně	5
Hodonice	Bechyně	22
Chotěmice	Soběslav	9
Chotoviny	Tábor	317
Choustník	Tábor	37
Chrbonín	Tábor	10

Obce	Středisko dojížd'ky	Počet dojíždějících
Chýnov	Tábor	298
Jedlany	Tábor	14
Jistebnice	Tábor	266
Katov	Tábor	5
Klenovice	Soběslav	72
Komárov	Soběslav	20
Košice	Tábor	78
Košín	Tábor	16
Krátošice	Tábor	11
Krtov	Tábor	14
Libějice	Tábor	20
Lom	Tábor	14
Malšice	Tábor	229
Mažice	Veselí nad Lužnicí	7
Meziříčí	Tábor	28
Mezná	Soběslav	21
Mladá Vožice	Tábor	254
Mlýny	Tábor	14
Myslkovice	Soběslav	45
Nadějkov	Tábor	53
Nasavrky	Tábor	8
Nemyšl	Tábor	32
Nová Ves u Chýnova	Tábor	27
Nová Ves u Mladé Vožice	Tábor	10
Oldřichov	Tábor	13
Opařany	Tábor	136
Planá nad Lužnicí	-	-
Pohnánek	Tábor	8
Pohnání	Tábor	14
Pojbuky	Tábor	8
Přehořov	Soběslav	61
Psárov	Tábor	8

Obce	Středisko dojížd'ky	Počet dojíždějících
Radenín	Tábor	37
Radětice	Bechyně	43
Radimovice u Tábora	Tábor	14
Radimovice u Želče	Tábor	75
Radkov	Tábor	35
Rataje	Bechyně	32
Ratibořské Hory	Tábor	185
Rodná	Tábor	4
Roudná	Soběslav	57
Řemíčov	Tábor	7
Řepeč	Tábor	35
Řípec	Veselí nad Lužnicí	35
Sedlečko u Soběslavě	Soběslav	14
Sezimovo Ústí	Tábor	1100
Skalice	Soběslav	42
Skopytce	Tábor	9
Skrýchov u Malšic	Tábor	9
Slapsko	Tábor	5
Slapy	Tábor	59
Smilovy Hory	Tábor	34
Soběslav	-	-
Stádlec	Tábor	33
Sudoměřice u Bechyně	Bechyně	98
Sudoměřice u Tábora	Tábor	49
Sviny	Veselí nad Lužnicí	49
Svrabov	Tábor	13
Šebířov	Tábor	12
Tábor	-	-
Třebějice	Soběslav	11
Tučapy	Soběslav	69
Turovec	Tábor	44
Ústrašice	Tábor	31

Obce	Středisko dojížd'ky	Počet dojíždějících
Val	Veselí nad Lužnicí	32
Vesce	Soběslav	55
Veselí nad Lužnicí	-	-
Vilice	Tábor	11
Vlastiboř	Soběslav	53
Vlčeves	Tábor	9
Vlkov	Veselí nad Lužnicí	22
Vodice	Planá nad Lužnicí	5
Zadní Střítež	Tábor	1
Záhoří	Soběslav	2
Zálší	Soběslav	15
Zhoř u Mladé Vožice	Tábor	5
Zhoř u Tábora	Planá nad Lužnicí	22
Zlukov	Veselí nad Lužnicí	39
Zvěrotice	Soběslav	83
Želeč	Tábor	73
Žišov	Veselí nad Lužnicí	37

Zdroj: data ČSÚ, vlastní zpracování

Tab. 22: OBCE SPÁDUJÍCÍ DO RŮZNÝCH REGIONŮ

Obec	SO ORP	Region dostupnosti	Region dojížd'ky
Albrechtice nad Vltavou	Písek	Týn nad Vltavou	Písek
Babice	Prachatice	Prachatice	České Budějovice
Bechyně	Tábor	Bechyně	Bechyně
Bernatice	Milevsko	Bechyně	Písek
Bílsko	Vodňany	Vodňany	Strakonice
Bohunice	Prachatice	Strakonice	Prachatice
Borkovice	Soběslav	Veselí nad Lužnicí	Veselí nad Lužnicí
Borovany	Milevsko	Bechyně	Písek
Borovany	Trhové Sviny	Trhové Sviny	České Budějovice
Bošilec	České Budějovice	Veselí nad Lužnicí	České Budějovice
Boudy	Písek	Blatná	Písek
Brloh	Český Krumlov	Prachatice	Český Krumlov
Březina	Jindřichův Hradec	Soběslav	Jindřichův Hradec
Březnice	Tábor	Týn nad Vltavou	Bechyně
Cep	Třeboň	Suchdol nad Lužnicí	Třeboň
Čenkov u Bechyně	Týn nad Vltavou	Týn nad Vltavou	Bechyně
Černýšovice	Tábor	Bechyně	Bechyně
České Velenice	Třeboň	Trhové Sviny	Suchdol nad Lužnicí
Dívčice	České Budějovice	Vodňany	České Budějovice
Dobronice u Bechyně	Tábor	Bechyně	Bechyně
Dolní Bukovsko	Týn nad Vltavou	Veselí nad Lužnicí	České Budějovice
Doňov	Jindřichův Hradec	Soběslav	Jindřichův Hradec
Doubravice	Strakonice	Blatná	Strakonice
Drahonice	Vodňany	Vodňany	Strakonice
Drahotěšice	České Budějovice	Veselí nad Lužnicí	České Budějovice
Drahov	Soběslav	Veselí nad Lužnicí	Veselí nad Lužnicí
Dráčov	Soběslav	Soběslav	Veselí nad Lužnicí
Dražič	Týn nad Vltavou	Bechyně	Písek

Obec	SO ORP	Region dostupnosti	Region dojížd'ky
Drážov	Strakonice	Vimpek	Strakonice
Drslavice	Prachatice	Vimpek	Prachatice
Drunče	Jindřichův Hradec	Soběslav	Jindřichův Hradec
Dříteň	České Budějovice	Vodňany	České Budějovice
Dub	Prachatice	Vodňany	Prachatice
Dvory nad Lužnicí	Třeboň	Suchdol nad Lužnicí	Suchdol nad Lužnicí
Dynín	České Budějovice	Veselí nad Lužnicí	České Budějovice
Frahelž	Třeboň	Veselí nad Lužnicí	Třeboň
Halámky	Třeboň	Suchdol nad Lužnicí	Suchdol nad Lužnicí
Hamr	Třeboň	Suchdol nad Lužnicí	Třeboň
Haškovicova Lhota	Tábor	Bechyně	Bechyně
Hlavatce	České Budějovice	Vodňany	České Budějovice
Hodětín	Tábor	Bechyně	Bechyně
Hodonice	Tábor	Bechyně	Bechyně
Horní Mezříčko	Dačice	Jindřichův Hradec	Jindřichův Hradec
Horní Němčice	Dačice	Dačice	Jindřichův Hradec
Hrachoviště	Třeboň	Trhové Sviny	Třeboň
Hranice	Trhové Sviny	Suchdol nad Lužnicí	České Budějovice
Hvozdec	České Budějovice	Třeboň	České Budějovice
Chlum u Třeboně	Třeboň	Suchdol nad Lužnicí	Třeboň
Choustník	Tábor	Soběslav	Tábor
Chvalovice	Prachatice	Prachatice	České Budějovice
Jílovice	Trhové Sviny	Trhové Sviny	České Budějovice
Jistebnice	Tábor	Milevsko	Tábor
Komárov	Soběslav	Bechyně	Soběslav
Komařice	České Budějovice	Trhové Sviny	České Budějovice
Košice	Tábor	Soběslav	Tábor
Kožlí	Písek	Milevsko	Písek
Krátošice	Tábor	Soběslav	Tábor
Kratušín	Prachatice	Vimpek	Prachatice
Krtov	Tábor	Soběslav	Tábor
Kunžak	Jindřichův Hradec	Dačice	Jindřichův Hradec

Obec	SO ORP	Region dostupnosti	Region dojížd'ky
Lažiště	Prachatice	Vimpek	Prachatice
Libín	České Budějovice	Třeboň	České Budějovice
Lišov	České Budějovice	Třeboň	České Budějovice
Ločnice	Trhové Sviny	Trhové Sviny	České Budějovice
Lužice	Prachatice	Prachatice	České Budějovice
Mahouš	Prachatice	Vodňany	České Budějovice
Majdalena	Třeboň	Suchdol nad Lužnicí	Třeboň
Malovice	Prachatice	Vodňany	České Budějovice
Mazelov	České Budějovice	Veselí nad Lužnicí	České Budějovice
Mažice	Soběslav	Veselí nad Lužnicí	Veselí nad Lužnicí
Měkyneč	Vodňany	Vodňany	Strakonice
Minice	Písek	Blatná	Blatná
Mirotice	Písek	Blatná	Písek
Mirovice	Písek	Blatná	Písek
Mišovice	Písek	Blatná	Blatná
Mladošovice	Trhové Sviny	Třeboň	České Budějovice
Mlýny	Tábor	Soběslav	Tábor
Mokrý Lom	České Budějovice	Trhové Sviny	České Budějovice
Myslín	Písek	Blatná	Písek
Nadějkov	Tábor	Milevsko	Tábor
Nákří	České Budějovice	Vodňany	České Budějovice
Němčice	Prachatice	Prachatice	České Budějovice
Neplachov	České Budějovice	Veselí nad Lužnicí	České Budějovice
Nevězice	Písek	Milevsko	Písek
Nová Pec	Prachatice	Český Krumlov	Prachatice
Nová Ves	Český Krumlov	Prachatice	Český Krumlov
Nová Ves nad Lužnicí	Třeboň	Suchdol nad Lužnicí	Suchdol nad Lužnicí
Nové Hrady	Trhové Sviny	Trhové Sviny	České Budějovice
Olšovice	Prachatice	Vodňany	Prachatice
Opařany	Tábor	Milevsko	Tábor
Orlík nad Vltavou	Písek	Milevsko	Písek
Ostrolovský Újezd	Trhové Sviny	Trhové Sviny	České Budějovice

Obec	SO ORP	Region dostupnosti	Region dojížd'ky
Petříkov	Trhové Sviny	Trhové Sviny	České Budějovice
Pístina	Jindřichův Hradec	Třeboň	Jindřichův Hradec
Pivkovice	Vodňany	Vodňany	Strakonice
Pleše	Jindřichův Hradec	Veselí nad Lužnicí	Jindřichův Hradec
Ponědraž	Třeboň	Veselí nad Lužnicí	Třeboň
Ponědrážka	Třeboň	Veselí nad Lužnicí	Veselí nad Lužnicí
Probulov	Písek	Milevsko	Písek
Protivín	Písek	Vodňany	Vodňany
Psárov	Tábor	Soběslav	Tábor
Radějovice	Strakonice	Vodňany	Strakonice
Radětice	Tábor	Bechyně	Bechyně
Radhostice	Prachatice	Vimpek	Vimperk
Rakovice	Písek	Blatná	Písek
Rapšach	Třeboň	Suchdol nad Lužnicí	Suchdol nad Lužnicí
Rataje	Tábor	Bechyně	Bechyně
Římov	České Budějovice	Trhové Sviny	České Budějovice
Řípec	Soběslav	Soběslav	Veselí nad Lužnicí
Sedlec	České Budějovice	Vodňany	České Budějovice
Skály	Písek	Vodňany	Písek
Skopytce	Tábor	Soběslav	Tábor
Skrýchov u Malšic	Tábor	Bechyně	Tábor
Slabčice	Písek	Bechyně	Písek
Slavče	Trhové Sviny	Trhové Sviny	České Budějovice
Smržov	Třeboň	Třeboň	České Budějovice
Stádlec	Tábor	Bechyně	Tábor
Staňkov	Třeboň	Suchdol nad Lužnicí	Suchdol nad Lužnicí
Stehlovice	Milevsko	Milevsko	Písek
Stožec	Prachatice	Český Krumlov	Prachatice
Strážkovice	České Budějovice	Trhové Sviny	České Budějovice
Strýčice	České Budějovice	Prachatice	České Budějovice
Studená	Dačice	Dačice	Jindřichův Hradec
Sudoměřice u Bechyně	Tábor	Bechyně	Bechyně

Obec	SO ORP	Region dostupnosti	Region dojížd'ky
Suchdol nad Lužnicí	Třeboň	Suchdol nad Lužnicí	Suchdol nad Lužnicí
Svatý Jan nad Malší	Trhové Sviny	Kaplice	České Budějovice
Sviny	Soběslav	Veselí nad Lužnicí	Veselí nad Lužnicí
Ševětín	České Budějovice	Veselí nad Lužnicí	České Budějovice
Štěpánovice	České Budějovice	Třeboň	České Budějovice
Tvrzice	Prachatice	Vodňany	Prachatice
Val	Soběslav	Veselí nad Lužnicí	Veselí nad Lužnicí
Varvažov	Písek	Milevsko	Písek
Velešín	Kaplice	Český Krumlov	Kaplice
Velká Turná	Strakonice	Blatná	Strakonice
Veselí nad Lužnicí	Soběslav	Veselí nad Lužnicí	Veselí nad Lužnicí
Veselíčko	Milevsko	Milevsko	Písek
Věžovatá Pláně	Český Krumlov	Kaplice	Kaplice
Višňová	Jindřichův Hradec	Soběslav	Jindřichův Hradec
Vitín	České Budějovice	Veselí nad Lužnicí	České Budějovice
Vlkov	České Budějovice	Veselí nad Lužnicí	České Budějovice
Vlkov	Soběslav	Veselí nad Lužnicí	Veselí nad Lužnicí
Volary	Prachatice	Vimpek	Prachatice
Vyšší Brod	Český Krumlov	Kaplice	Český Krumlov
Záblatí	Třeboň	Veselí nad Lužnicí	Třeboň
Záboří	České Budějovice	Prachatice	České Budějovice
Záhoří	Jindřichův Hradec	Soběslav	Jindřichův Hradec
Záhoří	Tábor	Týn nad Vltavou	Bechyně
Zálezly	Vimperk	Prachatice	Vimperk
Zálší	Soběslav	Veselí nad Lužnicí	Soběslav
Zběšičky	Milevsko	Milevsko	Písek
Zlukov	Soběslav	Veselí nad Lužnicí	Veselí nad Lužnicí
Zvíkovské Podhradí	Písek	Milevsko	Písek
Žár	Trhové Sviny	Trhové Sviny	České Budějovice
Želeč	Tábor	Soběslav	Tábor
Želnavá	Prachatice	Český Krumlov	Prachatice
Žišov	Soběslav	Veselí nad Lužnicí	Veselí nad Lužnicí

Zdroj: data ArcČR 500, vlastní zpracování