



Pedagogická
fakulta
Faculty
of Education

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

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

Pedagogická fakulta

Katedra geografie

Bakalářská práce

**VLIV DOPRAVNÍ DOSTUPNOSTI NA DOJÍŽDKU
OBYVATEL ZA PRACÍ DO STŘEDISEK OSÍDLENÍ
V JIHOČESKÉM KRAJI**

Vypracovala: Vlasta Zelenková

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

České Budějovice 2017

Prohlášení:

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

V Českých Budějovicích dne

.....
Vlasta Zelenková

Poděkování:

Na tomto místě bych ráda poděkovala mému vedoucímu bakalářské práce RNDr. Stanislavu Kraftovi, Ph.D. za jeho čas a poskytnutí cenných rad, také za pomoc a odborné vedení při zpracovávání práce.

ZELENKOVÁ, V. (2017): Vliv dopravní dostupnosti na dojížděku obyvatel za prací do středisek osídlení v Jihočeském kraji. Bakalářská práce. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, Katedra geografie, České Budějovice, 66 s.

Klíčová slova: dojížděka, Jihočeský kraj, region, regionalizace, časová dostupnost, individuální doprava

Abstrakt:

Předkládaná bakalářská práce se zabývá analýzou celkové dojížděky a dojížděky za prací do středisek osídlení v rámci Jihočeského kraje a časovou dostupností vymezených regionů pomocí individuální automobilové dopravy. Na základě údajů o dojížděce ze SLDB 2011 je sledována prostorová organizace Jihočeského kraje. Výběr středisek pro sociogeografickou regionalizaci je proveden na základě tří metod – metody geografů L. Sýkory, M. Hampla a M. Haláse. Díky aplikaci tří různých metod dochází k eliminaci roztříštěné prostorové struktury a k eliminaci nejmenších středisek. Druhá část analytické kapitoly se zabývá sledováním časové dostupnosti ve vymezených regionech. Analytické části předchází část teoretická, která se zabývá teoretickému zpracování dopravní dostupnosti, dojížděky obyvatelstva do zaměstnání a stanovením hypotéz. Další kapitola je věnována metodice práce a zdrojům dat.

ZELINKOVÁ, V. (2017): The influence of transport accessibility on commuting to work into population centres in the South Bohemian region. Bachelor's thesis. University of South Bohemia in České Budějovice, Faculty of Education, Department of Geography, České Budějovice, 66 s.

Key words: commuting, South Bohemian region, region, regionalization, time accessibility, private transport

Abstract:

This Bachelor's thesis analyses the aggregate and job-related commuting rates into population centres in the South Bohemian region as well as the time accessibility into the selected regions by car transport. This analysis utilises data from population census 2011 to investigate the spatial organisation of the South Bohemian region. The selection of the centres for sociogeographic regionalization is based on the methods of L. Sýkora, M. Hampl and M. Halás. Application of three differing methods results in the elimination of the fragmented spatial structure as well as the smallest centres from the analysis. The second part of the analytical chapter deals with the monitoring of time accessibility into selected regions. The theoretical part, preceding the analytical section, deals with the theoretical processing of transport accessibility, job-related commuting and the determination of hypotheses. The next chapter is devoted to the methodology and data sources.

OBSAH

1. Úvod a cíle práce.....	7
2. Teoretická východiska práce	8
2.1 Definice dopravní dostupnosti	8
2.2 Hodnocení dopravní dostupnosti.....	9
2.3 Kartografické zobrazení dopravní dostupnosti.....	10
2.4 Využití dopravní dostupnosti	11
2.5 Dojíždka obyvatelstva za prací jako forma prostorové mobility	12
2.6 Změny v dojíždce obyvatel za prací po roce 1989	13
2.7 Význam a využití dojíždky za prací	14
2.8 Vymezování středisek a jejich spádových regionů	15
2.8.1 Vymezení pracovních středisek a mikroregionů podle Hampla.....	17
2.8.2 Vymezení pracovních středisek a mikroregionů podle Haláse	18
2.8.3 Vymezování pracovních středisek a mikroregionů podle Sýkory	20
2.10 Hypotézy	22
3. Metodika práce a zpracování dat.....	24
3.1 Zdroje dat	24
3.2 Metodika práce.....	25
4. Vliv dopravní dostupnosti na dojíždku v Jihočeském kraji.....	29
4.1 Vymezení pracovních středisek	29
4.2 Sociogeografická regionalizace Jihočeského kraje	33
4.3 Model dopravní dostupnosti v jednotlivých mikroregionech.....	46
4.4 Typologie obcí Jihočeského kraje podle vlivu časové dostupnosti na dojíždku v roce 201152	
5. Závěr	55
6. Použitá literatura a zdroje	58
7. Seznam použitých map, obrázků a tabulek.....	65
8. Přílohy	67

1. Úvod a cíle práce

Doprava je jednou z lidských činností, která každodenně ovlivňuje život člověka. Tato bakalářská práce se bude věnovat dopravní dostupnosti a dojížděcí obyvatelstva do zaměstnání resp. i celkové. Tyto dva pojmy tvoří jedny ze základních konceptů geografie dopravy. Dojížděčka je jedním z nejdůležitějších procesů sociální geografie, kterého se účastní téměř každý z nás, ať už je jedná o dojížděčku do zaměstnání, škol či za službami. Je to nejčastější forma prostorové mobility obyvatelstva, která se uskutečňuje k dosažení určitého cíle. V rámci vývoje dojížděčky došlo k projevu určitých specifických změn. V období transformace se projeví největší změny, a to výrazný nárůst intenzity individuální automobilové dopravy, budování infrastruktury, zvýšení prostorové mobility osob atd. Dojížděčka i dostupnost jsou nedílnou součástí našeho každodenního života. Dostupnost můžeme chápat jako určitý faktor, který rozhoduje o tom, jakým směrem a jak intenzivně bude dojížděčka probíhat. Jinak řečeno vždy budeme uskutečňovat pohyb tak, abychom minimalizovali náklady jak ekonomické, tak časové a maximalizovali zisky.

Hlavním cílem práce je propojení 2 základních pojmů geografie dopravy, tj. dopravní dostupnosti a dojížděčky obyvatelstva za prací (popř. celkové dojížděčky) a sledování vlivu dopravní dostupnosti na dojížděčku. Nejdříve bylo zapotřebí seznámit se s literaturou o problematice dopravní dostupnosti, dojížděčky obyvatel za prací a tématech s tím souvisejících. Shrnutí nastudované literatury se objevuje v kapitole 2: Teoretická východiska práce, která se zabývá teoretickým zpracováním tématu bakalářské práce, a která tvoří cenný základ pro vypracování této práce. Zvolený postup při tvorbě je následně reflektován v kapitole 3: Metodika práce a zdroje dat, která se věnuje metodickému postupu a zdrojům dat.

Dílčím cílem práce je vymezení hlavních středisek osídlení v rámci Jihočeského kraje a následné provedení regionalizace na základě celkové dojížděčky a dojížděčky do zaměstnání. Dalším dílčím cílem je v rámci vymezených spádových regionů sledovat dopravní dostupnost na úrovni jednotlivých obcí za doprovodu vizualizace v prostředí geografického informačního systému. Jedná se o časovou dostupnost individuální automobilovou dopravou, která je v současné době velmi intenzivní. Posledním dílčím cílem je zhodnocení regionalizace a časové dopravní dostupnosti, vlivu časové dostupnosti na dojížděčku a posléze grafické vyjádření výsledků bakalářské práce.

2. Teoretická východiska práce

Tato kapitola se věnuje teoretickému zpracování dopravní dostupnosti a dojížděky obyvatelstva do zaměstnání. Teoretická východiska práce tvoří důležitý podklad pro vypracování analýzy. Je zde diskutována především definice dopravní dostupnosti, hodnocení dopravní dostupnosti a možnosti kartografického zobrazení. Dále je zde probírána dojížděka obyvatelstva do zaměstnání jako forma prostorové mobility, způsoby využití a v neposlední řadě také regionalizace.

2.1 Definice dopravní dostupnosti

Dopravní dostupnost je jedním ze základních konceptů geografie dopravy. Zároveň můžeme tento pojem zařadit mezi nejhůře definovatelné v humánní geografii. Můžeme se setkat s různými definicemi a přístupy. Dostupnost si můžeme představit jako vlastnost místa, která je vyjádřena jako snadnost, s níž můžeme dosáhnout tohoto místa z míst ostatních. (Michniak 2003). Michniak (2002) vymezuje základní prvky dopravní dostupnosti, jimiž jsou subjekt dostupnosti (osoba či skupina osob určitého území), objekt dostupnosti (cíle, příležitosti, které chceme dosáhnout) a transportní prvek (spojení mezi subjektem a objektem). Morris et al. (1978) definuje dostupnost podobně jako Daniel Michniak ve svém článku Dostupnosť okresných miest na Slovensku, tj. jako lehkost, s kterou můžeme dosáhnout stanovený cíl z daného místa s využitím některého dopravního systému.

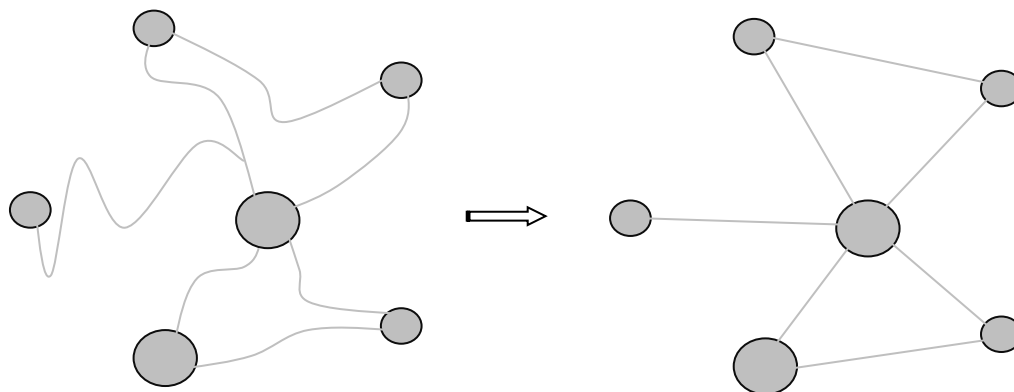
Mezi další definice patří také chápání dostupnosti jako přijatelného úsilí a námahy k dosažení určitého cíle (de Jong, Ritsema 1999). Dále Shen (1998) vymezuje dostupnost jako míru síly a rozsahu geografických vztahů mezi obyvateli a jejich socio-ekonomickými aktivitami. Rodrigue et al. (2006) chápe dostupnost jako míru schopnosti místa dosáhnout míst jiných. Všechna místa mají určitou míru dostupnosti, ale některá mají menší a některá naopak větší. Vznikají nerovnosti na základě polohy, a to hlavně ve vztahu k dopravní infrastruktuře, která působí jako faktor podpory mobility. Druhou příčinou je vzdálenost, která je odvozena od konektivity mezi 2 místy. To v rámci dopravy znamená, že místa s větší akcesibilitou jsou vnímána jako cennější než ostatní. Také poukazuje na to, že dostupnost je přímým výrazem mobility, proto kapacita a uspořádání dopravní infrastruktury hrají klíčovou roli při zjišťování dostupnosti. Hansen (1959) formuluje definici dostupnosti jako potenciál příležitostí pro interakci v prostoru a také jako míru intenzity možnosti vzniku interakce. Jinými slovy by se dalo říci, že není důležité, co člověk dělá, ale co by mohl dělat. V návaznosti vznikl i pojem

osobní dostupnost, který můžeme chápat jako počet možných příležitostí (aktivit) v určitém okruhu od člověka, vážený jejich vzdáleností (Hudeček, Píro 2011). Dopravní dostupnost je určitý ukazatel, který na základě přístupnosti nebo dosažitelnosti daného objektu k ostatním objektům určuje jeho postavení v rámci dané prostorové struktury (Kusendová 1996, cit. v Horák a kol. 2008, s. 2).

2.2 Hodnocení dopravní dostupnosti

K hodnocení dopravní dostupnosti se využívají různé míry dostupnosti a také se významně uplatňuje teorie grafů, která vychází z analýz dopravní sítě. Tato teorie spočívá v převedení složité reálné dopravní sítě do zjednodušené podoby, pomocí grafu tvořeného vrcholy a hranami.

Obr. 1: Teorie grafů – Reálná dopravní síť (vlevo) vs. dopravní síť převedená pomocí teorie grafů (vpravo)



Zdroj: Kraft (2015), vlastní zpracování

Míry dostupnosti můžeme rozdělit dle Horák a kol. (2008) následovně:

1) Metrické míry dopravní dostupnosti

Míra přímé euklidovské dostupnosti nevyžaduje tvorbu grafu, protože se využívá vzdušná (euklidovská) vzdálenost, a proto ji lze jednoduše vypočítat ze zeměpisných souřadnic daných míst. Pro stanovení míry cestní dostupnosti se používá výpočet vzdálenosti po trase přesunu. Cestní vzdálenost se odvozuje z určitého modelu dopravní sítě.

2) Časová dostupnost

Časová dostupnost vyjadřuje dobu cestování z určitého místa do všech cílů hvězdicovým způsobem. Nejlepší časovou dostupnost má poté místo s nejmenší hodnotou časové dostupnosti. Důsledkem zlepšování časové dostupnosti, prostřednictvím vývoje dopravních prostředků a výstavby nové infrastruktury, je smršťování prostoru. Hudeček (2010) také zmiňuje pravidlo tzv. konstantního času, které spočívá v tom, že na cestě strávíme přibližně

stejnou dobu jako v minulosti, avšak mění se vzdálenost. Jinak řečeno cestujeme na mnohem delší vzdálenosti, ale časová náročnost cesty se nemění.

3) Topologická dostupnost

Přímá topologická dostupnost využívá teorie grafů a vyjadřuje součet sousedních uzlů v grafu. Místo s největším počtem sousedních uzlů má nejlepší topologickou dostupnost.

Nepřímá topologická dostupnost také vychází z teorie grafů, avšak vzdálenosti mezi uzly jsou dány počtem hran na nejkratší cestě mezi nimi. Uzel s nejmenší hodnotou ukazatele má nejlepší nepřímou topologickou dostupnost.

4) Cenové míry dostupnosti

Cenové míry dostupnosti jsou závislé na ceně dopravy či na nákladech dopravy. V případě veřejné hromadné dopravy se jedná o cenu jízdného, zatímco v případě individuální dopravy můžeme mluvit o spotřebě pohonných látek a materiálu.

5) Ostatní

Jednoduché míry dostupnosti považují všechny zdroje toků za rovnocenné. Vážené časové dostupnosti rozšiřují tyto jednoduché modely o použití dalších ukazatelů jako např. atraktivitu center. Existují i další formy. S jednou z nich pracují i autoři S. Kraft a M. Vančura (2008), kde je kombinována časová a vzdálenostní dostupnost. Obce mající tuto dostupnost vyšší než 100 %, mají podprůměrnou časovou dostupnost a jejich vzdálenost se v rámci time-space map prodlužuje. Naopak obce vykazující dostupnost nižší než 100 %, mají nadprůměrnou časovou dostupnost, a tudíž je v time-space mapách jejich vzdálenost zkrácena (časoprostorová konvergence).

2.3 Kartografické zobrazení dopravní dostupnosti

Dopravní dostupnost je možné zobrazovat pomocí různých kartografických metod. Nejčastěji využívaná metoda bývá metody kartogramu. Výhodou tohoto zobrazení je přehlednost, jednoduchost a názornost. Avšak nevýhodou bývá kartografická nesprávnost použití této metody, tj. zobrazování bodových či liniových prvků. Tato metoda je nejvhodnější pro zobrazení menšího území např. na úrovni obcí (Križan, Gurňák 2008).

Používá se také metoda liniových čar, konkrétně diagramových čar, které spojují sledované uzly a vyjadřují ukazatel dostupnosti pomocí tloušťky čáry. Mezi další používané liniové metody patří vektorové kartodiagramy (dosahové či součtové), jejichž výhodou je hlavně názornost, ale na druhou stranu je zde značně početně omezen rozsah souboru, a to hlavně z důvodu přehlednosti. Hodnotu dopravní dostupnosti ukazuje směr a délka vektoru.

Liniovou zobrazovací metodou je i stuhový kartodiagram, kterým lze zobrazit jak kvantitu, tak kvalitu, směr i dynamiku. Předností tohoto zobrazení je hlavně větší variabilita zahrnující různé subtypy a zobrazení přesné trasy (Křižan, Gurňák 2008). Problematické je zobrazování hustých dopravních sítí s různou intenzitou dopravy (Podhorský 2002(a), 2002(b), cit. v Křižan, Gurňák 2008).

Třetím způsobem kartografického zobrazení je bodová metoda, která dle Křižana a Gurňáka (2008) nejvíce odpovídá pravidlům zobrazování dostupnosti. Největší nevýhodou je menší názornost, dále pak rozlišitelnost bodových znaků, měřítko a nerovnoměrné rozmístění bodových znaků při velikostně heterogenních celcích. Z hlediska zobrazovací schopnosti lze bodovou metodu srovnat s metodou kartogramu.

Dalším možným způsobem je zobrazení pomocí izochor. Izochory jsou konstantní linie měřené z počátečního uzlu do cílového uzlu, či naopak. Plochy izolinií jsou ohraničeny časem nebo vzdáleností. Tento způsob zobrazení je velmi názorný, ale také náročný (Brainard, Lovett, Bateman 1997). Velkou předností je také to, že ukazatel dostupnosti není aplikovaný na hranice administrativního členění, ale je vztažen na reálný terén. Záporům však zůstává rozsáhlost a detailnost databází (Křižan, Gurňák 2008).

Kraft a Vančura (2008) uvádí, že pro zobrazení vztahů dvou a více míst založených na časové dostupnosti je vhodné použít tzv. časoprostorové mapy. Podstatou časoprostorových map je relativita umístění v prostoru a vzdáleností jednotlivých lokalit. Výsledkem je deformace obrazu původní mapy, protože vzdálenosti v mapě neodpovídají skutečným vzdálenostem, ale časové dostupnosti (rychlosti pohybu mezi lokalitami). S time-space mapování je také spjat tzv. koncept časoprostorové komprese (smršťování prostoru v důsledku zlepšující se časové dostupnosti) a časoprostorové divergence (relativní vzdalování v důsledku špatné časové dostupnosti).

2.4 Využití dopravní dostupnosti

Dopravní dostupnost může být indikátorem následných změn ve zlepšení infrastruktury, které je většinou spojováno s ekonomickým a regionálním rozvojem. Hudeček (2010) ovšem uvádí, že hodnotit dopady změn v dostupnosti je značně obtížné, protože doprava je dynamický jev a je obtížné rozlišit, jaká změna vznikla v důsledku dopravy a jaká ne. Například zlepšení dostupnosti pomocí výstavby nové dálnice může mít různé dopady, jak kladné (vytvoření

nových pracovních míst, „přiblížení“ míst), tak záporné (pokles atraktivity území) (Wachs 1995, cit. v Hudeček 2010). Avšak výstavba a zlepšení dopravní dostupnosti nemusí mít za následek regionální rozvoj v periferních oblastech, ale je nutná další podpora např. politickými nástroji, jak uvádí Hudeček (2010). Na základě dostupnosti je možné provést také regionalizaci, kde je spádovost určována na základě počtu spojů.

2.5 Dojížd'ka obyvatelstva za prací jako forma prostorové mobility

Dojížd'ka obyvatel za prací tvoří významnou složku prostorové mobility obyvatelstva. Podle většiny autorů je dojížd'ka definována jako pohyb obyvatel přes administrativní hranice obce. To také dokládá definice Johnstona et al. (2009). Dojížd'ka je zde označována za denně se opakující cestu z trvalého místa bydliště do stálého místa zaměstnání. Za dojíždějího je obecně považován každý pracující, který při cestě do zaměstnání překračuje hranici obce. Právě na tomto základě také eviduje česká statistika dojížd'ku do zaměstnání (Čekal 2006). Jureček (1967) uvádí, že dojížd'kou jsou označovány krátké periodické přesuny obyvatel, které nejsou spojeny se změnou trvalého bydliště. Příčinou mobility, tudíž i dojížd'ky za prací, je nerovnoměrné rozmístění aktivit, za nimiž je nutné dojíždět. V případě dojížd'ky do zaměstnání se jedná o nerovnoměrné rozmístění pracovních příležitostí a ekonomicky aktivního obyvatelstva (Řehák 1988).

Podle Čekala (2006) můžeme dojížd'ku členit na denní a nedenní. Nedenní dojížd'ka je, ve srovnání s denní dojížd'kou, kvalitativně odlišný typ geografické mobility, kde narůstá přepravní vzdálenost a snižuje se frekvence pohybu. Může se jednat například o pohyb z místa trvalého bydliště do místa přechodného bydliště. S rostoucí vzdáleností narůstá podíl nedenní dojížd'ky na úkor denní.

Prostorová mobilita nabývá různých forem. Lze rozlišit pohyby relativně vratné, které nejsou spojeny se změnou trvalého bydliště a relativně nevratné, kde je nutností změna trvalého bydliště. Dojížd'ka do zaměstnání se samozřejmě řadí mezi pohyby relativně vratné, jinak řečeno cirkulační. Nejdůležitějším cirkulačním pohybem je právě každodenní dojížd'ka do zaměstnání, která je v porovnání s ostatními nejčetnější (ČSÚ 2004a).

Dle Českého statistického úřadu (2004) má dojížd'ka úzkou souvislost se sídelní strukturou. Tato souvislost v posledních letech nabírá na významu. Lze ji pozorovat na malých obcích, kde je velmi intenzivní vyjížd'ka do obcí populačně větších, které zajišťují pracovní

příležitosti. Zvyšuje se tedy intenzita a objem pohybu mezi městy a dochází k funkčnímu propojování. Funkční propojování doprovází stále více složitější formy územní dělby práce, projevující se například v přesunu pracovních příležitostí z vnitřního města na periferní části města či až za jeho administrativní hranice. Tato forma je typická např. pro logistické podniky, které jsou prostorově náročné nebo také pro průmysl, který má větší dopad na životní prostředí. Ouředníček a Sýkora (2002) navíc zmiňují, že v posledních deseti letech ubývá počet obyvatel v městských centrech a jádrech a naopak se obyvatelé stěhují do příměstských částí, které jsou intenzivně spojeny dopravou, a tudíž dojíždějí právě do centra. Dojížděka je tedy proces vztahově-integrační, podílející se na formování funkčně prostorových vazeb sídelní struktury.

2.6 Změny v dojížděce obyvatel za prací po roce 1989

Dojížděka za prací se s postupem času mění. V roce 1961 se účastnilo dojížděky do zaměstnání 42,8% obyvatel, z nichž 88% obyvatel dojíždělo denně (Jureček 1967). Po roce 1989 dochází k volnému pohybu pracovních sil a k nárůstu prostorové mobility obyvatel v důsledku rychlého rozvoje výrobních sil. V období transformace dochází k poklesu veřejné dopravy. Nárůst mobility lze zaznamenat hlavně v dramaticky rostoucím významu individuální automobilové dopravy, která nabízí komfort, úsporu času a větší rychlost. Individuální automobilová doprava konkuruje veřejné především v přepravě typu door-to-door. To spočívá v cestování z bodu A do bodu B bez vynaložení jakéhokoliv úsilí k cestě na zastávku či ze zastávky (Kraft, Blažek 2010). V 90. letech 20. století bylo uskutečněno několik kroků pro zlepšení infrastruktury – budování dálnic, tunelů, narovnání dopravních cest (Hudeček 2010). K větší automobilizaci přispěla i změna předpisů v roce 1997, která umožnila vyšší maximální rychlost na dálnicích a rychlostních komunikacích. Vyjížděka za prací rostla. Důkazem je, že v roce 2001 vyjíždělo za prací přes hranice obce více než 36% zaměstnaných (nárůst o 3% vzhledem k roku 1991). Důvodem částečného nárůstu je i fakt, že během posledních censů vzniklo v ČR nad 500 většinou velmi malých obcí a sídelní struktura ČR je značně rozdrobená (ČSÚ 2004d).

Český statistický úřad (2004d) uvádí v níže přiložené tabulce přehledně zpracované nejvýznamnější vlivy, které působili na objem a intenzitu dojížděky mezi lety 1991 – 2001. Z nichž jako nejdůležitější pozitivně působící faktory na dojížděku autorka shledává rozvoj automobilizace a infrastruktury, započtení pracujících cizinců s dlouhodobým pobytem, atraktivní pracovní místa v atraktivních regionech nebo pokles porodnosti, který se promítá

do dojížděky tím, že je méně žen na mateřské dovolené, a díky tomu může více žen dojíždět do zaměstnání.

Tab. 1: Přehled významných vlivů působících na objem dojížděky a její změny v rámci ČR mezi lety 1991 – 2001

Typy faktorů	Pravděpodobný směr výsledného působení nejvýznamnějších faktorů v rámci ČR v 90. letech	
	objem dojížděky zvyšují (+)	objem dojížděky snižují (-)
DOJÍŽDKA ZA PRACÍ		
"STATISTICKÉ" VLVY	Započtení pracujících cizinců s dlouhodobým pobytem (50 až 60 tis.)	Nezapočtení osob na rodičovské dovolené (téměř 150 tis.)
	Rozpad a slučování obcí (25 až 27 tis.)	Zvýšení nedopočtu obyvatel při sčítání (50 až 60 tis.)
	Rozdílné posuzování předchozího zaměstnání u vojáků, zejména v základní službě ¹⁾	Nárůst počtu odpovědí s nezjištěným místem pracoviště (v roce 2001 jich bylo téměř 150 tis.) ²⁾
"REÁLNÉ" VLVY	Nabídka nových pracovních míst v atraktivních regionech (zázemí měst, v blízkosti dopravních koridorů, podél hranic), celkově větší diference mezd mezi regiony	Ztráta pracovních míst v oblastech dříve silně koncentrované průmyslové i zemědělské výroby, výrazný nárůst nezaměstnanosti, regionálně velmi diferencovaný, v ČR - 350 tis. ⁶⁾
	Růst počtu osob dlouhodobě žijících mimo místo trvalého bydliště	Rozvoj malého a středního podnikání s provozovnami v místě trvalého bydliště ⁷⁾
	Vstup silných populačních ročníků (70. léta) na trh práce ³⁾	
	Pokles počtu žen na řádné mateřské dovolené vlivem nižší porodnosti (vliv na dojížděku: 10 až 20 tis.)	
	Zlepšení dopravní infrastruktury v některých regionech (dálnice, koridory)	Zhoršení dopravní infrastruktury v některých (periferních) regionech
	Rozvoj automobilizace na venkově, "svážení" zaměstnanců, příp. finanční kompenzace nákladů dojíždění některými zaměstnavateli	Redukce spojů veřejné dopravy na venkově (zejména železniční), růst nákladů (časových i finančních) na dojížděku
	Omezení objemu meziregionální (pracovní) migrace ⁴⁾	
Subjektivní faktory ⁵⁾	Subjektivní faktory ⁵⁾	

Zdroj: ČSÚ (2004d), Dojížděka za prací a do škol v Padubickém kraji (na základě výsledků SLDB) – 2001

Mezi roky 1991 a 2001 dochází ke změně spádu u téměř 15% všech územních jednotek. Posiluje se také působnost hierarchicky nejvyšších center. Největší posuny orientace proběhly ve prospěch Prahy na úkor středisek mikroregionálních. Mezuregionální střediska ve většině případů žádné změny nepociťovali, protože jejich ztráty ve prospěch Prahy byly kompenzovány z mikroregionálních středisek. Těmito změnami došlo k upevnění a k zjednodušení hierarchické organizace, neboť byla oslabena pozice mikroregionální úrovně 2. stupně a téměř vymizela mezuregionální úroveň 2. stupně. Tyto změny proběhly velmi dynamicky, a to i díky rychlému vývoji v transformačním období, proto je pravděpodobné následné oslabení dynamiky v delším časovém horizontu (HAMPL 2004).

2.7 Význam a využití dojížděky za prací

Jedná se o významný regionální proces, který má velký podíl na formování vazeb v sídelním systému. Pro vědy je tento proces cenný, protože je jednoznačný. Jde pouze o 1 výchozí a 1 cílové místo. Výhodné také je, že se tohoto procesu účastní velká část obyvatelstva (je reprezentativní) a je dobře statisticky ukotven, neboť česká statistika poskytuje relativně

přesná a územně podrobná data (Bašťová a kol. 2005). Všeobecně dochází k zvýšení intenzity dojížděky za prací. V současnosti můžeme mluvit o necelých 40 % obyvatel, kteří dojíždějí do zaměstnání. Pokud vezmeme v potaz růst mzdové diferenciaci a úroveň nezaměstnanosti, můžeme mluvit o růstu ekonomického významu. Posiluje i integrační funkce pohybu za prací, a to i na vyšších řádech regionalizace (Hampl 2005). Zejména se jedná o hojný rozsah nedenní dojížděky, která do jisté míry nahrazuje migrační pohyby (Kraft, Vančura 2011). Díky nahrazení migrace dojížděkou dochází k propojování jednotlivých středisek a zvláště pak střediska a jeho zázemí. Ve shrnutí statisticky dobře podchycená dojížděka je zejména využívána pro zachycení vztahu centra a jeho zázemí, intenzity tohoto vztahu a v neposlední řadě pro vymezení hranic spádových území. Také se využívá v oblasti územního plánování, při plánování dopravy, rozmístění bytové zástavby, kapacit veřejného obchodu, stravování a různých služeb (Jureček 1967)

2.8 Vymezování středisek a jejich spádových regionů

Již mnoho autorů se zabývalo vymezením středisek a tvorbě jejich spádových regionů. Proto také existují různé přístupy a metody. Některé z nich budou představeny v následujících podkapitolách.

Region představuje jeden ze základních konceptů geografie, protože vychází z charakteru nejobecnějšího objektu studia geografie, ze samotné planety Země (Klapka 2008). Johnston et al. (2009) definuje region jako oblast nebo zónu neurčité velikosti na povrchu Země, jejíž rozmanité prvky tvoří funkční sdružení. Region byl předmětem mnohých výzkumů, kde závěrem bylo, že regiony jsou založeny na společensky ustanovené generalizaci, a že jejich vymezení je formováno člověkem.

V České republice neexistuje oficiální definice pro funkční městský region, a proto je vymezen na základě intenzivní dojížděky do center osídlení. Funkční městský region představuje území centra osídlení a té části zázemí, které je s centrem propojeno intenzivními funkčními vazbami, neboli dojížděkou (Maier a kol. 2007). Se vzdáleností od centra klesá intenzita vazeb. Vztah vzdálenosti a intenzity funkčních vazeb mezi centrem osídlení a jeho zázemím zachycuje tzv. distance-decay efekt, který říká, že s rostoucí vzdáleností od centra klesá intenzita a provázanost vazeb, neboli klesá intenzita dojížděky.

Díky rozdílnosti jednotlivých vztahů a vazeb rozlišujeme řádovostní úrovně sociálně geografických regionů. Hampl (1987) vytyčil čtyři základní úrovně sociálně geografických regionů v podmínkách ČR:

Subregiony jsou relativně nekomplexní územní celky, ve kterých jsou především uzavřeny vztahy mezi bydlištěm a některými základními službami. Částečně nebo nedostatečně jsou zde uzavřeny obslužné vztahy a jen výjimečně vztahy pracovní. Subregiony lze považovat za spádová území středisek osídlení místního významu.

Mikroregiony jsou územní celky s relativně uzavřenými nejintenzivnějšími regionálními procesy – dojížděnkou za prací a za základními službami. Vykazují relativně nejvyšší integritu. Přesto jsou značně diferencované, a proto se vyvinuly 2 stupně mikroregionů. Za mikroregiony 1. stupně můžeme považovat spádová území středisek osídlení obvodního významu a za mikroregiony 2. stupně okresy. Prostorová organizace má až na výjimky formu nodální – tj. vztahy středisko – zázemí.

Mezoregiony tvoří územně rozsáhlé jednotky, jejichž integrita je vázána na prostorové vztahy jen částečně a jejichž prostorová organizace má jen z části nodální formu, protože zde převažují vztahy mezi silnými a vzájemně propojenými centry. Jedná se o vztahy nedenní dojížděky za prací nebo migrace obyvatelstva.

Makroregion tvoří celé území státu.

Sociogeografická regionalizace zprostředkovává řadu praktických funkcí, mezi které patří řídicí a koordinační funkce zaměřené na problematiku územně správního členění. Užitečnost se projevuje jak ve státní správě, tak i samosprávě. Dle Hampla (2005) je v současnosti mnohem vyšší souhlasnost územně administrativního systému s regionalizací, než tomu bylo v systému předešlém. To dokazují i mezoregionální centra, která se až na výjimky (Praha a kraj Vysočina) ztotožňují s výsledky regionalizace. Ne vždy se administrativně správní členění shoduje s výsledky regionalizace. Nesouhlasnost pramení z potřeby hierarchické odlišnosti mezi jednotkami různých úrovní územní správy. Přirozené formování regionů je omezeno například nutností velikostní podobnosti jednotek stejné hierarchie. Administrativní členění je výsledkem zmenšení přirozených regionů silných center ve prospěch umělého rozšíření slabších center. Další nesouhlasností může být rozdíl mezi spádovostí a administrativní příslušností, jehož počátek lze nalézt v transformačním období, kdy místo

uceleného řešení docházelo k uskutečňování dílčích oddělených změn. Avšak hlavním problémem územní administrativy je velká četnost a územní rozdrobenost obcí v ČR. Počet obcí v současné době činí 6258 (Hampl 2005).

2.8.1 Vymezení pracovních středisek a mikroregionů podle Hampla

Na základě Hampla (2005) je dojíždka do zaměstnání dostatečně reprezentativní pro vymezení sociogeografických regionů a pro hierarchické rozlišování. Dojíždka za práci vykazuje jak vysokou intenzitu, tak i souhlasnost souboru vztahů typu středisko – zázemí a nižší středisko – vyšší středisko. Na základě tohoto stanovil Hampl (2005) zásady sociogeografické regionalizace:

Nejdříve je nutné vymezení funkčních regionů tzv. mikroregionů 1. stupně, které tvoří základní stavební jednotku regionálního systému a do určité míry odpovídají obvodům obcí III. stupně. Pro vymezení slouží kritérium převládajícího směru pracovní dojíždky z obcí do vybraných středisek. Tím může být pouze město, které si vytváří zázemí resp. celý region. Dojíždka do zaměstnání je nejintenzivnější forma prostorové mobility, a proto se požívá ke stanovení měřítkově nejnižších funkčních sociogeografických jednotek. Ze stejného důvodu je možné použít princip skladebnosti mikroregionů 1. stupně do vyšších celků a princip největšího spádu.

Na vyšších úrovních jsou nejvýznamnější vztahy mezi středisky. Seskupování mikroregionů do vyšších celků se děje podle nejsilnějšího směru celkové vyjíždky z nižších středisek do středisek vyšších. Efektem kritéria je vytvoření vícestupňové hierarchie středisek, která vede k vymezení dílčích úrovní. Vymezujeme úroveň mikroregionu 2. stupně (korespondují s okresy z roku 1960 a mají alespoň 40 tisíc obyvatel), mezoregionu a makroregionu. Poslední jmenovaný zastřešuje celé území České republiky.

Posledním bodem je dodržení 2 zásad. První zásadou je územní celistvost. Jde o vyloučení enkláv, při němž je prvořadý další hlavní směr spádu nižší jednotky vůči vyšší. Druhá zásada tkví v dostatečné velikosti regionu a zázemí střediska. Minimální velikost regionu je 15 tisíc obyvatel, minimální velikost zázemí střediska poté tvoří alespoň 5 tisíc obyvatel. Hampl (2005) rozlišuje střediska s částečnou mikroregionální funkcí, které dále člení na střediska subregionálního typu A a typu B. Subregionální středisko typu A splňuje velikostní kritérium pro regiony, avšak velikost zázemí činí pouze 2500 – 4999 obyvatel. Subregionální střediska typu B

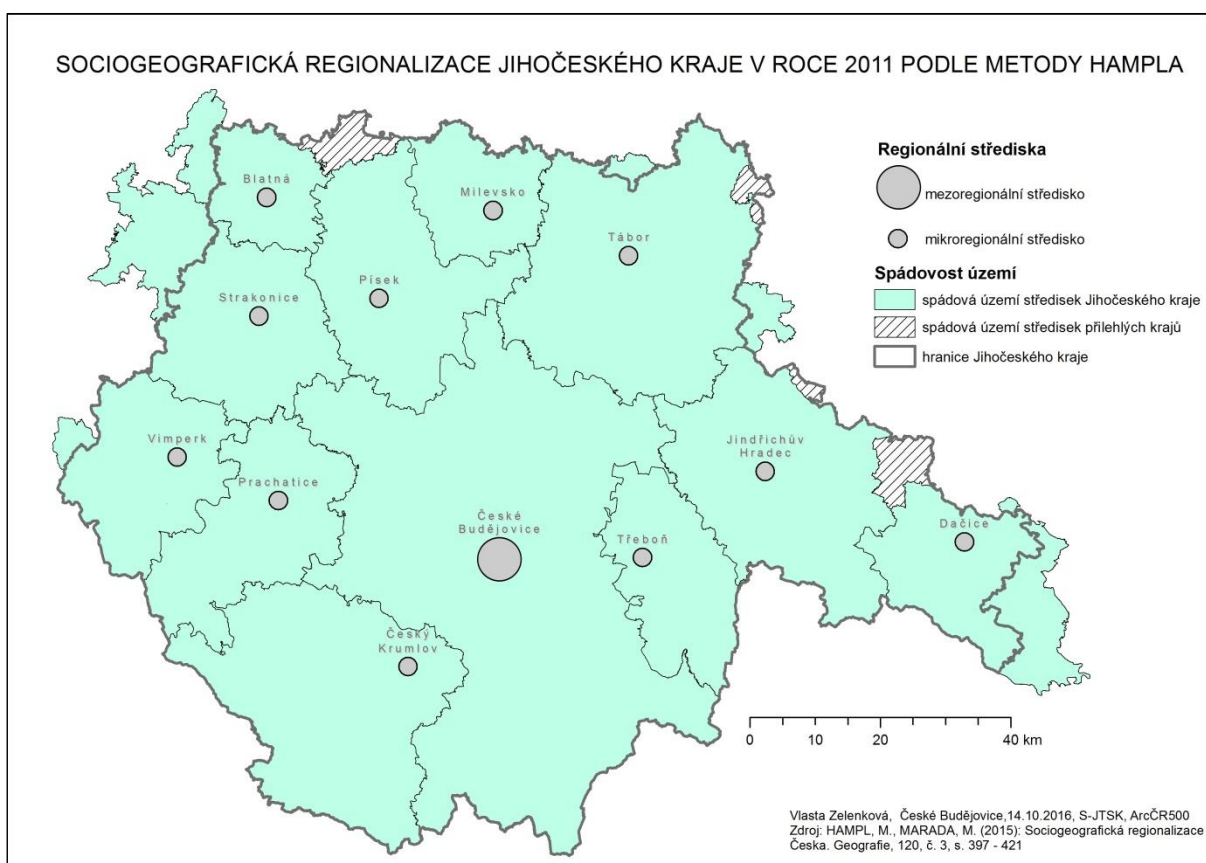
naopak nesplňují kritérium pro region, který v tomto případě má pouze 10 000- 14 999 obyvatel, ale velikost zázemí vyhovuje velikostní podmínce.

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 typu A	8	6	156	150
Subregionální typu B	14	15	170	165

Zdroj dat: Hampl (2005), vlastní zpracování

Mapa č. 1: Sociogeografická regionalizace Jihočeského kraje v roce 2011 podle metody Hampla



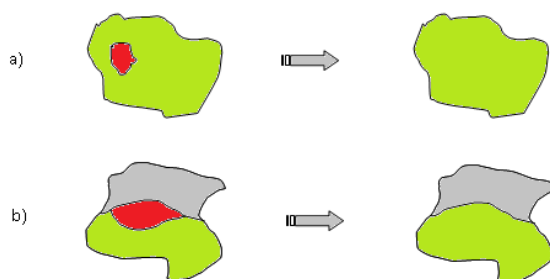
2.8.2 Vymezení pracovních středisek a mikroregionů podle Haláse

Halásova metoda regionalizace je založena na dojížděcí do zaměstnání a škol, neboli na celkové dojížděci. Pro stanovení středisek jsou zvolena relativně volná kritéria, protože Halásova metoda spočívá ve vymezení regionů na co nejnižší úrovni, na úrovni mikroregionů.

(Halás a kol. 2010). Středisko je vymezeno jako sídlo, ke kterému spádují alespoň 4 další obce, tudíž nodální region tvoří nejméně 5 obcí. Záměrem je vytvoření přirozeného rozdělení prostoru (Kladivo, Roubínek, Halás 2010).

Po uplatnění této podmínky vznikne velmi roztržštěná a disproporční struktura ve vymezení regionů, která musí projít nutnou úpravou tak, aby byl zachován princip kontinuity. První úprava nastává v případě, jestliže spádová oblast zahrnuje nejvýše 4 obce, jejichž hlavní proud směřuje mimo centrum, poté je podřízena regionu, jehož je podmnožinou (Obr.3a). Ve druhém případě je seskupení 4 obcí situováno na pomezí 2 spádových regionů a rozhoduje se na základě druhého či následujícího nejsilnějšího dojížděkového proudu (Obr. 3b) (Halás a kol. 2010).

Obr. 2: Přřazení obcí k centrům v případě diskontinuity regionu



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

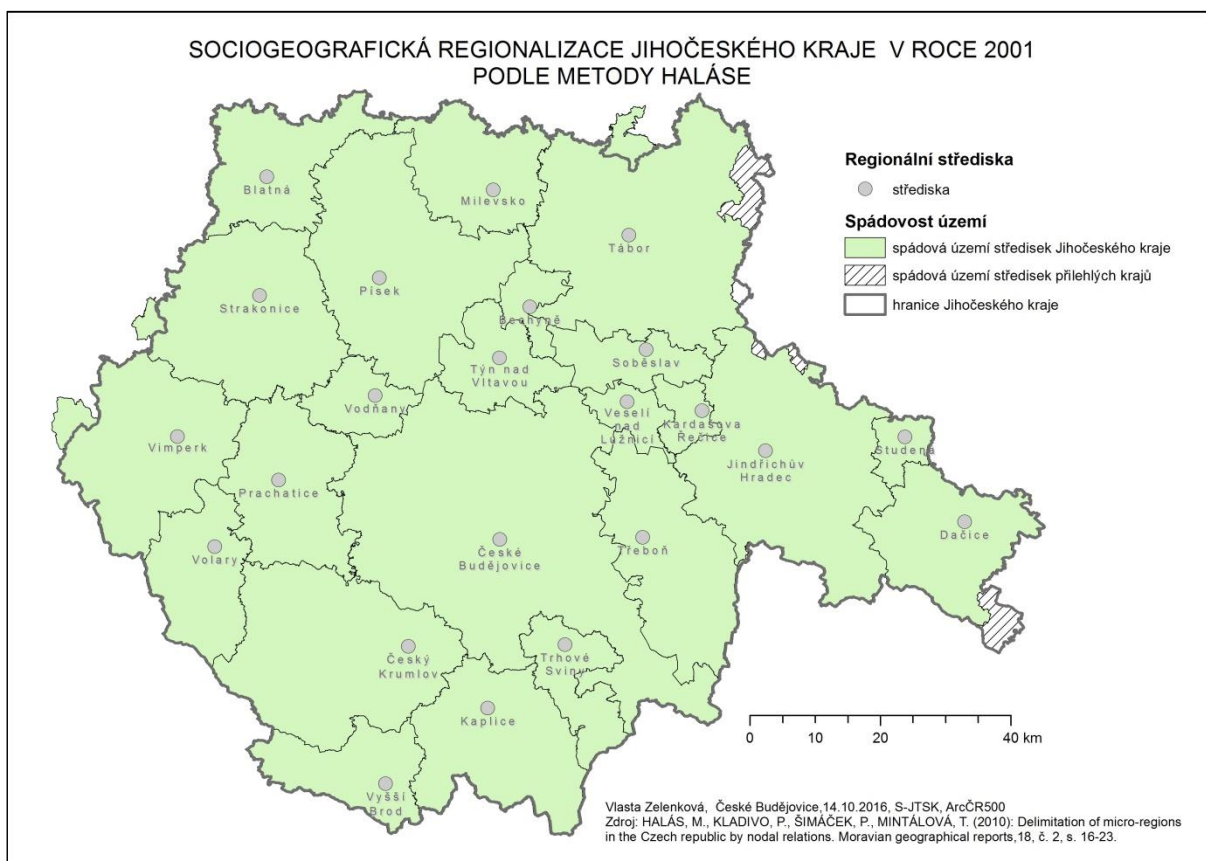
Halás, Roubínek a Kladivo (2010) se také zabývali aplikací topografické verze Reillyho modelu, známého jako zákon tzv. maloobchodní gravitace, který se původně používal pouze pro spádovost za obchodem. Reilly (1929, cit. v Halás, Klapka 2010, s. 146) uvedl, že „síla 2 středisek vůči mezilehlému sídlu je přímo úměrná počtu obyvatel středisek a nepřímo úměrná čtverci vzdálenosti mezi středisky a mezilehlým sídlem“. Converse (1949) následně rozšiřuje tento model o bod rovnováhy, který určuje rozhraní vlivu jednotlivých středisek. Thompson (1966) jako první naznačuje možnosti využití tohoto modelu i v jiných prostorových tématech (Halás, Klapka 2010). Reillyho model je znám ve tvaru:

$$\sqrt{\frac{M_A}{M_B}} = \frac{d_{AB} - n}{n} \quad n = \frac{d_{AB}}{\sqrt{\frac{M_A}{M_B}} + 1}$$

M_A a M_B ...váhy nebo masy dvou srovnávaných středisek, kde většinou platí, že $M_A \geq M_B$
 d_{AB} ...vzdálenost mezi středisky (při topografické verzi – silniční vzdálenost)
 n ...vzdálenost od „většího“ střediska od tzv. bodu rovnováhy.

Pomocí vyjádření bodu rovnováhy mezi centry provedli modelovou regionalizaci. Jako střediska dojíždky použili sídla pověřených obecních úřadů. Objevuje se také problém odmocniny. Druhá odmocnina, která je typická pro spád za maloobchodem, způsobila to, že v případě Olomouckého kraje se téměř neprojevil vliv center, a proto autoři použili až pátou odmocninu. Čím vyšší odmocnina, tím se posiluje role střediska nižšího řádu.(Kladivo, Roubínek, Halás, 2010).

Mapa č. 2: Sociogeografická regionalizace Jihočeského kraje v roce 2001 podle metody Haláse



2.8.3 Vymezování pracovních středisek a mikroregionů podle Sýkory

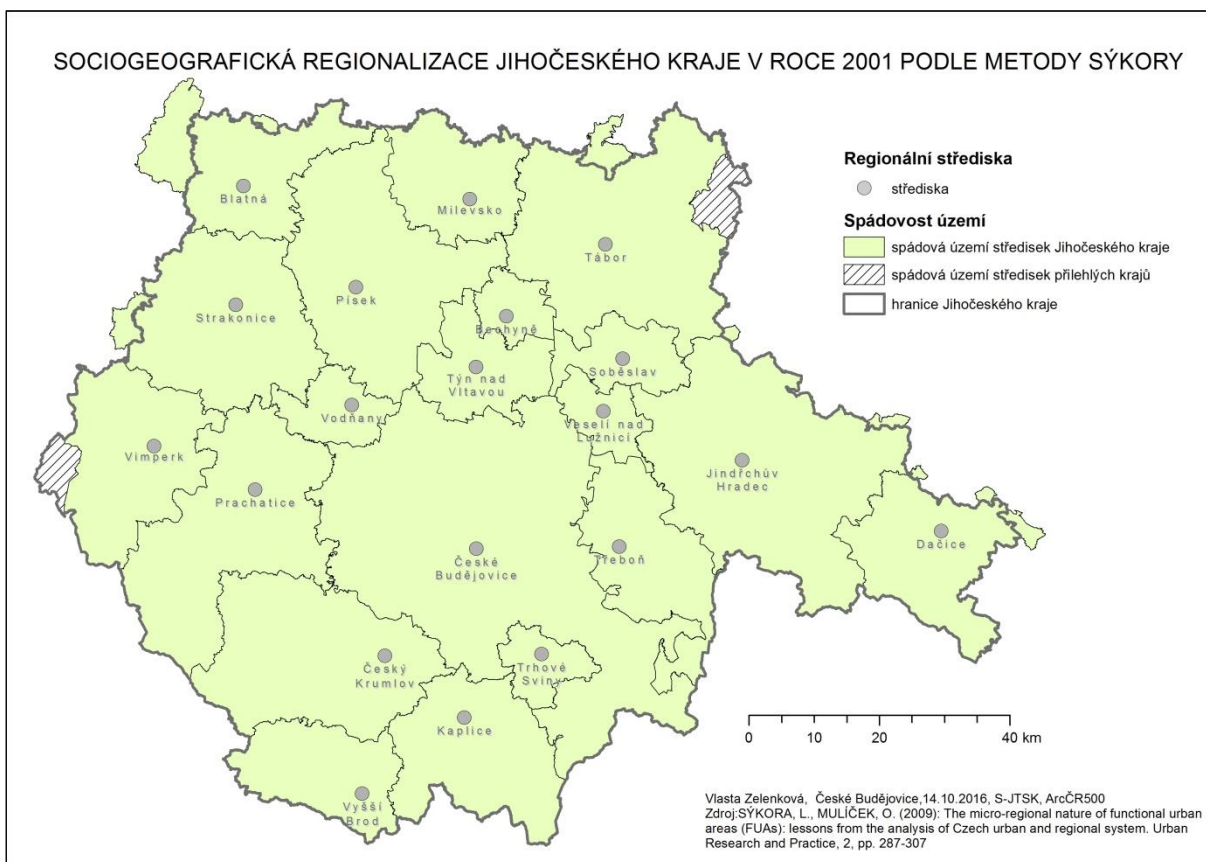
Tato metoda byla vytvořena jako odpověď na výsledky studie ESPON 1.1.1, Potentials for polycentric development in Europe (2005), která v České republice definovala pouze 25 funkčních městských regionů a neposkytovala dostatečně adekvátní informace o urbánním a regionálním systému (Sýkora, Mulíček, 2009).

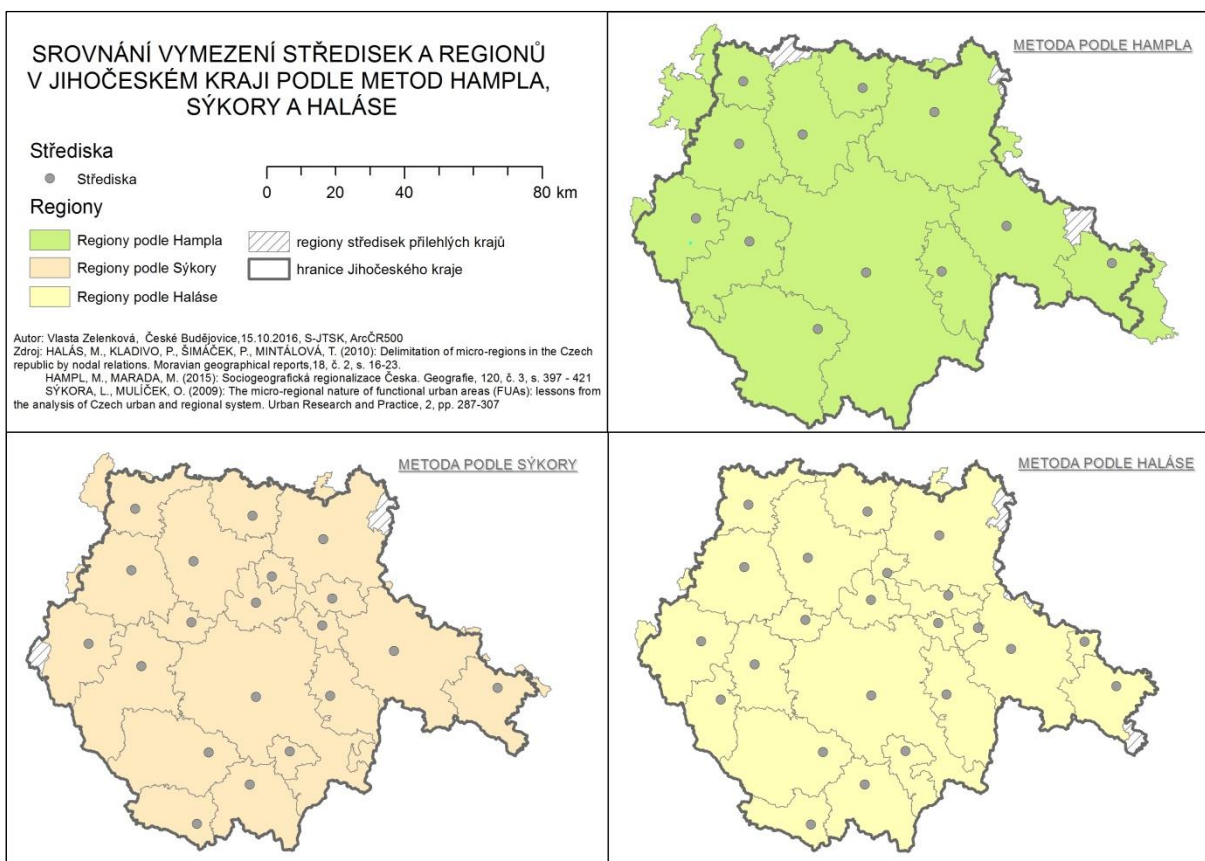
Mulíček a Sýkora (2009) původně pracují se 4 podmínkami pro vymezení středisek. Tyto podmínky jsou následně redukovány na stávající 2. Pracovní středisko je tudíž vymezeno jako obec s nejméně 1000 pracovních míst a zároveň musí být cílem alespoň 1 nejsilnějšího dojíždkového proudu za prací z některé další obce. Pracovní místa jsou zde vypočítána jako

rozdíl ekonomicky aktivních obyvatel a nezaměstnaných a následný součet předcházejícího výsledku se saldem dojížděky za prací. V České republice tímto způsobem vymezili celkem 367 pracovních středisek.

Dále byly nestřediskové obce přiřazeny ke střediskům na základě nejsilnějšího dojížděkového proudu. Jestliže nejsilnější proud nebyl směřován do identifikovaného centra přímo, potom bylo propojeno se střediskem nepřímě. Ve výsledku to znamená, že jestliže obec A má nejsilnější dojížděkový proud do obce B, přičemž obec B není střediskem, ale nejsilnějším proudem dojížděky obce B je obec C, potom je obec A přiřazena k obci C. Tato metoda vede k vytvoření protomikroregionů, které jsou často prostorově fragmentované. To platí hlavně pro území, které se nachází mezi 2 velkými centry (Sýkora, Muliček, 2009). Sýkora a Muliček (2009) dále stanovili minimální velikost regionu, která čítá alespoň 6 000 obyvatel, aby se z malých protomikroregionů vytvořily větší a lépe reflektovali systém dojížděky za prací.

Mapa č. 3 a č. 4: Sociogeografická regionalizace Jihočeského kraje v roce 2001 podle metody Sýkory a Srovnání vymezení středisek a regionů podle jednotlivých metod

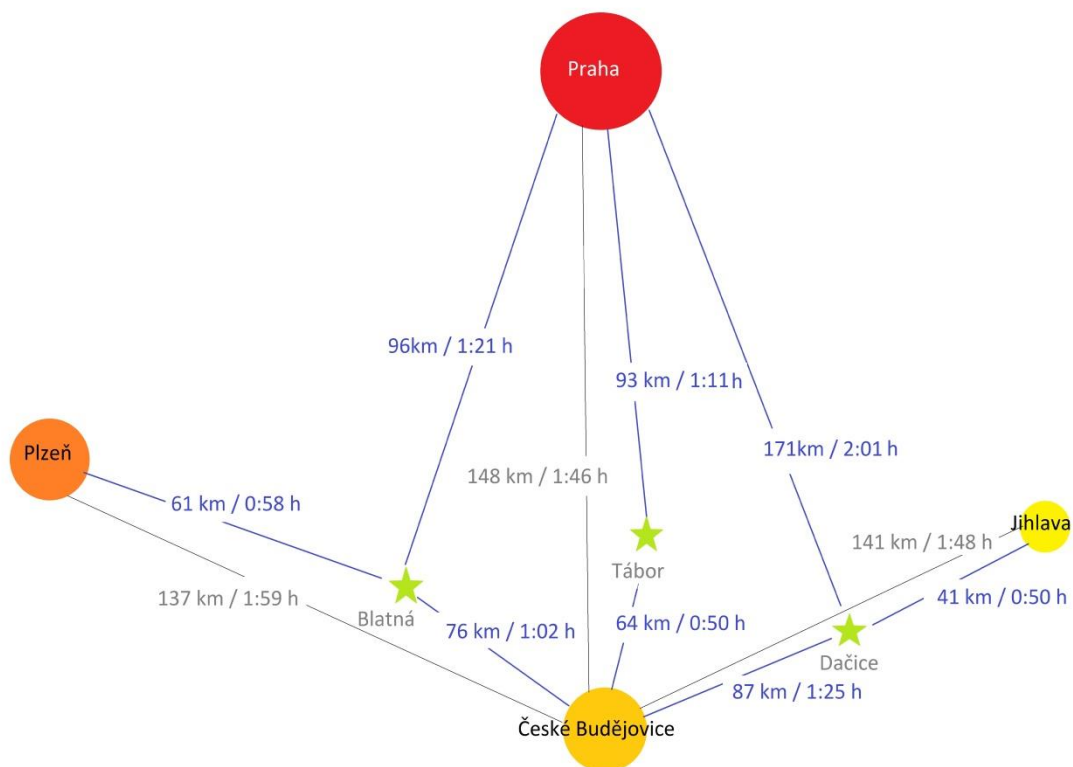




2.10 Hypotézy

Hampl (2004) uvádí, že během transformace došlo k posílení vlivu hierarchicky nejvyšších center. Největší posílení vlivu proběhlo ve prospěch makroregionálního střediska Prahy na úkor středisek mikroregionálních, zatímco mezoregionální střediska ve většině případů žádný odliv vlivu nepocítovaly, protože jejich ztráty ve prospěch Prahy byly kompenzovány z mikroregionálních středisek. Na tomto základě budou mít České Budějovice největší zázemí v rámci Jihočeského kraje. Konflikt by ale mohl nastat při sestavení mezoregionů na území Jihočeského kraje, kde by do území mohly zasáhnout celkem 3 střediska – Praha, Plzeň a Jihlava (pokud ji lze považovat za mezoregionální středisko). Avšak vezmeme-li v potaz, že časová a cestní dostupnost těchto středisek z Českých Budějovic je téměř stejná a činí v průměru 1 hodinu 51 minut a 142 kilometrů, je možno dojít k závěru, že vliv Jihlavy a Plzně bude zanedbatelný, protože nedokáží konkurovat atraktivitě Prahy. Jako diskutabilní lze vidět území mikroregionu Dačice, které by mohl pohltnout mezoregion Jihlavy, a to hlavně z důvodu dostupnosti, protože dostupnost Jihlavy je 50 minut, zatímco Prahy přes 2 hodiny. Ve shrnutí autorka předpokládá, že severní část Jihočeského kraje bude zahrnuta do mezoregionu Prahy a nejvýchodnější část Jihočeského kraje do mezoregionu Jihlavy.

Obr. 3: Schéma časové a cestní dostupnost jednotlivých středisek



Zdroj : mapy.cz, vlastní zpracování

Pracovní proudy jsou výrazem prostorové nerovnováhy v rozložení bydlení a pracovních příležitostí. Podle Mulíčka a Sýkory (2011) je objem pracovních proudů úměrný velikosti výchozí a cílové územní jednotky a nepřímo úměrný vzdálenosti mezi nimi. S tím souvisí časová dostupnost střediska, která se odvíjí od velikosti pracovního mikroregionu, protože s narůstající vzdáleností od centra se prodlužuje doba dojížděky. Maier, Mulíček a Franke (2010) uvádí další faktor ovlivňující dojížděku za prací, a to je ochota dojíždět za prací, která vychází právě z časové dostupnosti. Vymezuje 4 intervaly – 0-14, 15-29, 30-44, 45 a více, přičemž za horní hranici ochoty dojíždět považuje 72 minut, neboť delší čas dojížděky se týká méně než 5 % dojíždějících. Podíl ochotných dojíždět s rostoucím časem samozřejmě klesá. Proto lze předpokládat, že nejintenzivnější dojížděka v Jihočeském kraji bude soustředěna radiálně kolem mikroregionálního střediska z důvodu dobré časové dostupnosti, a dále lze také očekávat výrazně lepší průměrnou časovou dostupnost střediska menších regionů, z důvodu kompaktnosti.

3. Metodika práce a zpracování dat

Kapitola Metodika práce a zpracování dat se zabývá procesem postupu při práci, který vede k dosažení vytyčených cílů. Kapitola se dělí na 2 podkapitoly. V první podkapitole jsou uvedeny přesné zdroje dat, které byly použity jako základ pro následující práci. Druhá subkapitola se už naopak zabývá samotnou prací. Vysvětluje postup při vymezení středisek a při tvorbě mikroregionů. Dochází zde k objasnění postupu při tvorbě modelu časové dostupnosti z pohledu individuální dopravy v jednotlivých mikroregionech.

3.1 Zdroje dat

Jako hlavní data, pro vytvoření regionalizace, jsou použita data Českého statistického úřadu, která jsou shromažďována během Sčítání lidu, domů a bytů. Tento cenzus se uskutečňuje v České republice od roku 1961 v desetiletých intervalech. Pro tuto bakalářskou práci jsou použita data o dojížděci a vyjížděci do zaměstnání a škol ze Sčítání lidu, domů a bytů 2011, která se vztahují k rozhodnému okamžiku o půlnoci z 25. na 26. března 2011. Tato data jsou k dispozici široké veřejnosti v tištěné i digitální podobě v rámci publikace Dojížděka do zaměstnání a škol. Avšak tyto data nejsou zcela úplná, protože zde můžeme najít pouze dojížděkové proudy o velikost 10 a více, a proto nejsou příliš vhodná. ČSÚ úplná data neposkytuje veřejnosti z důvodu ochrany osobních údajů a zkreslenosti dat. Proto jsou využita podrobná data z interní databáze Katedry geografie PF JČU. Dále byla využita data z Integrovaného portálu MPSV - Ministerstva práce a sociálních věcí, konkrétně se jedná o počet ekonomicky aktivních obyvatel a počet nezaměstnaných, které se vztahují k březnu 2011 z důvodu časové souhlasnosti s daty ze SLDB 2011. Data o počtu obyvatel jsou získána z ČSÚ (2011). Informace o rozloze dále poskytuje publikace Statistický lexikon obcí České republiky 2013, který vydává Český statistický úřad ve spolupráci s Ministerstvem vnitra ČR, a vychází ze správního rozdělení k 1. 1. 2013 a výsledků Sčítání lidu, domů a bytů k 26. březnu 2011.

Pro samotnou tvorbu jsou tedy nutná data o dojížděkových a vyjížděkových proudech do zaměstnání a škol mezi jednotlivými obcemi, o počtu obyvatel v obcích, o rozloze obce a o počtu ekonomicky aktivních obyvatel. Tyto data jsou zjišťována nejen pro území Jihočeského kraje, ale také pro přilehlé území Jihočeského kraje, tudíž okresy Klatovy, Plzeň-jih, Příbram, Benešov, Pelhřimov, Jihlava, Třebíč, Znojmo.

Data jsou dále zpracována ve formě tabulek v programu Microsoft Excel 2010 a následně vizualizována v programu ArcMap 10.2. Podklad pro tvorbu map tvoří digitální vektorová geografická databáze České republiky ArcČR® 500 (verze 3.3), která vznikla kooperací ARCDATA PRAHA, s.r.o., Zeměměřického úřadu a Českého statistického úřadu. Veškeré zdroje a publikace jsou dostupné široké veřejnosti v elektronické podobě.

3.2 Metodika práce

Pro výběr středisek jsou použity celkem 3 metody – metody podle M. Hampla, L. Sýkory a M. Haláse. Za středisko bude považována ta obec, která je vymezena jako středisko na základě alespoň 2 metod. Obec, která bude vymezena jako středisko pouze podle 1 metody, nebude považováno za středisko. Díky tomu dojde k eliminaci roztržité struktury a nevýznamných (malých) mikroregionů, které nemají dostatečnou sílu a kde se dojíždka uskutečňuje např. v rámci 1 zaměstnavatele, a tudíž nelze středisko dojíždky považovat za plnohodnotné. Odlišností od původních metod je, že metody výběru střediska jsou aplikované na denní i nedenní dojíždku.

Pro výběr středisek podle metody M. Hampla je čerpáno ze článku Sociogeografická regionalizace od Hampla a Marady (2015), který již pracuje s daty ze SLDB 2011, a proto je výběr středisek přejat právě z tohoto článku. Odlišností od předchozích regionalizací dle M. Hampla je, že se zde zohledňuje celková dojíždka resp. dojíždka do zaměstnání a škol. Mikroregionální středisko je vybráno na základě minimální velikosti zázemí, které musí mít alespoň 5 000 obyvatel a jeho mikroregion tvoří alespoň 15 000 obyvatel. Dále vymezuje střediska přechodného typu: subregionální středisko typu A (velikost zázemí pouze 2 500 – 4 999 obyvatel, velikost mikroregionu minimálně 15 000 obyvatel) a subregionální středisko typu B (velikost zázemí 5 000 a více obyvatel, velikost mikroregionu 10 000 – 14 999 obyvatel). Podle metody L. Sýkory je za středisko považována každá obec, která má alespoň 1 000 pracovních míst (PM) a je cílem alespoň 1 nejsilnějšího dojíždkového proudu za prací. Pracovní místa jsou vypočítána jako součet rozdílu ekonomicky aktivních obyvatel a nezaměstnaných se saldem dojíždky za prací (Mulíček a Sýkora 2009).

$$PM = (\text{ekonomicky aktivní obyvatelstvo} - \text{počet nezaměstnaných}) \\ + (\text{počet dojíždějících} - \text{počet vyjíždějících})$$

Podle metody M. Haláse a kol. (2010) jsou střediska vymezena na základě spádu alespoň 4 dalších obcí a podobně jako M. Hampl (2015) se pracuje s celkovou dojíždkou. Ve shrnutí to

znamená, že střediska podle metody Hampla jsou převzata a metoda Sýkory a Haláse je aplikována na data ze SLDB 2011.

Následuje přiřazení nestřediskových obcí k jednotlivým střediskům na základě nejsilnějšího dojížděkového spádu, přičemž se pracuje s dojížděkou celkovou (do zaměstnání a škol + denní i nedenní), ale i s dojížděkou pouze do zaměstnání (opět denní i nedenní). Celková dojížděka (myšleno ve smyslu denní i nedenní) je použita z důvodu komplexnosti a reálné vypovídací hodnotě. Ačkoliv pracovat i s nedenní dojížděkou může být méně vhodné z důvodu nadhodnocování větších středisek, autorka si nemyslí, že by to bylo bezvýznamné, protože i nedenní dojížděka je formou prostorové mobility, chování v prostoru a utváření interakcí. Navíc zejména nedenní dojížděka do určité míry nahrazuje migrační pohyby, díky nimž dochází k propojování jednotlivých středisek a střediska a jeho zázemí (Kraft, Vančura 2011). Obce, jejichž nejsilnější proud směřuje mimo středisko dojížděky, jsou k centru přiřazena dle druhého nebo dalšího následujícího nejsilnějšího proudu. Zároveň musí být zachován princip celistvosti a kontinuity území. Při rovnosti 2 a více dojížděkových proudů do 2 a více středisek je rozhodujícím faktorem vzdálenost a časová dostupnost konkrétních center.

Výjimku v metodice přiřazování obcí ke střediskům tvoří 2 obce – Nová Pec a Želnavá, které by byly na základě předešlé metodiky přiřazeny k regionu Prachatic. Na základě toho, že síla dojížděkových proudů těchto obcí do Prachatic je výrazně nižší než jejich nejsilnější proudy (Nová Pec 6 – 3,6 x nižší a Želnavá 2 – 5,5x nižší), se autorka rozhodla, přiřadit tyto dvě obce ke střediskům metodou Sýkory a Mulíčka (2009). Tato metoda spočívá v nepřímém propojení obce se střediskem přes obec nejsilnějšího dojížděkového proudu. V praxi to znamená, že Nová Pec i Želnavá jsou přiřazeny k regionu Český Krumlov, protože jejich nejsilnější dojížděkové proudy směřují do Horní Plané (NP -22, Ž-11), která spadáje právě k Českému Krumlovu.

Po přiřazení všech obcí ke střediskům dochází k identifikaci zázemí středisek a vytvoření tzv. mikroregionů. Dále dochází k seskupení mikroregionů do vyšších celků, tzv. mezoregionů, které se děje podle nejsilnějšího směru celkové vyjížděky z nižších středisek do středisek vyšších (Hampl 2005). Zároveň musí být opět zachována územní celistvost mezoregionů.

Modelování dopravní dostupnosti probíhá v rámci jednotlivých mikroregionů, které jsou vytvořeny na základě celkové dojížděky a dojížděky do zaměstnání. Pro stanovení časové

dostupnosti středisek je používán program ArcMap 10.2 a databáze ArcČR 500 verze 3.3. Je uvažována pouze osobní individuální doprava, a proto nejdůležitější podkladem pro tvorbu časové dostupnosti je silniční síť z roku 2016, která je získána z výše zmíněné databáze. Základem pro vytvoření časové dostupnosti je stanovení rychlosti na pozemních komunikacích podle třídy. Při stanovení rychlosti na pozemních komunikacích se autorka inspirovala prací geografa Hudečka a kol. (2011), který při stanovování průměrných rychlostí bere v potaz třídu silnic, šířku silnic, stav vozového parku a umístění komunikace vzhledem k systému osídlení. Stanovením průměrných rychlostí se věnuje i Horák a kol. (2008), který doporučené průměrné rychlosti získal od specialisty na dopravní problematiku. Průměrné rychlosti jsou tedy odvozeny na základě znalostí kategorie silničního úseku. Vzhledem k časové náročnosti definování jednotlivých úseků silnic, je přistoupeno k použití jednotné klasifikace silnic, která vychází z rozdělení podle třídy silnic. Na základě odlišně stanovených průměrných rychlostí jednotlivými autory se autorka rozhodla stanovit průměrné rychlosti podle následujícího vzorce:

$$v = \frac{\left(\frac{1 * I + 99 * E}{100}\right) + H}{2}$$

v... rychlost v km/h,

I... rychlost v intravilánu v km/h podle Hudečka a kol. (2011),

E... rychlost v extravilánu v km/h podle Hudečka a kol. (2011),

H... rychlost v km/h podle Horáka a kol. (2008).

Hodnota 1 je použita, protože 1% území Jihočeského kraje tvoří zastavěné plochy (99 – 99 % ostatní plochy). Pro třídu silnic „Neuvedeno“ je průměrná rychlost zvolena intuitivně a je stanovena na 35 km/h. Hodnoty průměrných rychlostí neovlivňují pouze faktory zohledněné Hudečkem a kol. (2011) a Horákem a kol. (2008). Vystupují zde nicméně další atributy ovlivňující průměrnou rychlost: roční období, denní doba, stav komunikace, intenzita a plynulost provozu či nehodovost. Tyto atributy lze jen těžce hodnotit exaktním způsobem. Jediné co můžeme částečně zohlednit je nehodovost na jednotlivých třídách komunikací. Jednoznačně největší nehodovost je na silnicích I. třídy. V roce 2015 zde bylo způsobeno 14 605 nehod a 254 úmrtí. Nejmenší nehodovost je naopak na dálnicích. To je také zohledněno při zaokrouhlení výsledné průměrné rychlosti na jednotlivých třídách (viz Tab. 3)

Tab. 3: Klasifikace pozemních komunikací podle rychlosti

Klasifikace silniční sítě						
Třída	Hudeček a kol. (2011)		Horák a kol. (2008)	Nehody 2015	Usmrcení 2015	Rychlost v km/h
	Intravilán	Extravilán				
Dálnice	x	120	85	2 683	30	105
I. Třída	30	70	75	14 605	254	65
II. Třída	25	50	55	13 636	150	55
III. Třída	20	40	55	11 297	117	45
Neuvedeno	x	x	x	x	x	35

Zdroj: Hudeček a kol. (2011), Horák a kol. 2008, Autoklub (2015), vlastní výpočty

V programu ArcMap 10.2 následuje převod délky jednotlivých úseků silnic z metrů na kilometry a transformace vzdálenosti na čas podle jednoduchého vzorce:

$$t = \frac{s}{v} * 60, \text{ kde}$$

t...časová vzdálenost úseku pozemní komunikace v min,

s...délka úseku pozemní komunikace v km,

v... průměrná rychlost osobního vozidla na úseku pozemní komunikace v km/h. Hodnota „60“ je použita pro převod času z hodin na minuty.

Z takto přiřazených atributů je z shapefilu silnic vytvořen dataset a spuštěn Network Analyst – Service Area, kde jsou nastaveny časové intervaly 0 – 10, 11 – 14, 15 - 29, 30 – 44, 45 -72 minut. Mezní hranice 72 minut je použita, protože je Maierem, Mulíčkem a Frankem (2010) označena za horní hranici ochoty dojíždět a autorka nepředpokládá vyšší časovou dostupnost střediska. Dále jsou nastavena střediska dojížděky jako cílové destinace a vytvořen modely časové dostupnosti pro jednotlivé mikroregiony.

4. Vliv dopravní dostupnosti na dojížděku v Jihočeském kraji

V kapitole č. 4 – Vliv dopravní dostupnosti na dojížděku v Jihočeském kraji autorka vymezuje hlavní střediska v rámci území Jihočeského kraje a snaží se vydedukovat rozdíly mezi středisky, které by mohli vést k diferenciaci mikroregionů. Druhá subkapitola se zabývá vlastní regionalizací, která je provedena na základě celkové dojížděky i dojížděky do zaměstnání. V poslední podkapitole je provedena analýza časové dostupnosti v rámci vymezených spádových regionů.

4.1 Vymezení pracovních středisek

Jednotlivé metody regionalizace lze rozdělit na induktivní a deduktivní. Deduktivní regionalizační metoda pracuje s již nadefinovanými centry, k němuž jsou integrovány nestřediskové obce. Naopak induktivní metoda nevyžaduje primárně nadefinovaná střediska, neboť pracuje s konceptem vztahové uzavřenosti, který spočívá v integraci obcí s malou funkční vzdáleností do funkčních celků. Cílem konceptu uzavřenosti je maximalizace vztahů uvnitř regionu (Mulíček, Sýkora, 2011).

V této práci jsou stanovena střediska jak částečně induktivně, tak deduktivně. Metoda podle M. Haláse a kol. (2010) je výsledkem prolínání induktivního a deduktivního charakteru. Induktivní charakter se projevuje tím, že nedochází k vymezení středisek primárně, ale jsou stanovena až sekundárně při analýze nejsilnějších vyjížděkových proudů z obcí do zaměstnání a škol. Metodu nelze označit za přísně induktivní, protože vede k vymezení pouze monocentrických regionů, zatímco u zcela induktivní metody lze vymezit polycentrické funkční regiony. Jedná se o jednoduchou metodu, kdy střediska jsou výsledkem seskupení obcí podle nejsilnějších vyjížděkových proudů. Je zde aplikována pouze podmínka minimálního spádu alespoň 4 nejsilnějších dojížděkových proudů k 1 středisku. Cílem je vymezit regiony na co nejnižší úrovni a zajistit přirozené rozdělení prostoru (Halás a kol. 2010). Díky tomu však vzniká velmi roztrášená struktura vyznačující se výraznou velikostní diferenciací regionů a je nutné tuto strukturu výrazně sekundárně upravovat. Podle této metody došlo k vymezení celkem 26 středisek Jihočeského kraje. Jak je již zmíněno výše, vznikla zde velmi malá střediska, jako je například Kardašova Řečice, Deštná, Mirovice nebo Studená, které nejsou dostatečně atraktivní a nemají dostatečnou sílu k akumulaci většího pracovního potenciálu či potenciálu pro dojížděku do škol. To je zobrazeno v Tab. 4, kde se počet dojíždějících do těchto středisek ze všech obcí České republiky pohybuje do 200. Tyto

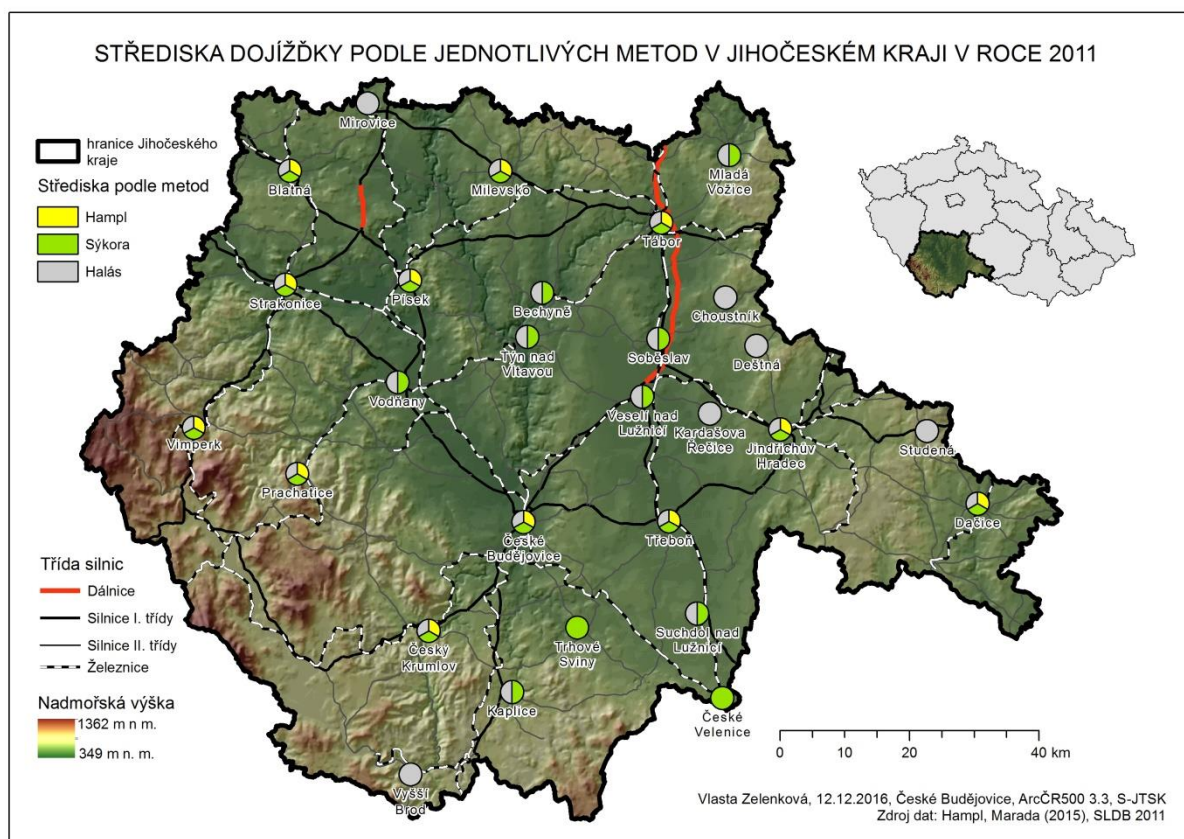
regiony by se daly označit jako „lokální mikroregiony“ plnící svou funkci na velmi omezeném prostoru a ve velmi omezeném rozsahu.

Mezi deduktivní metody, které byly použity ke stanovení středisek, patří metody podle M. Hampla a L. Sýkory. Střediska podle metody M. Hampla jsou pouze převzata z článku Sociogeografická regionalizace od Hampla a Marady (2015), protože se zde již pracuje s aktuálními daty z roku 2011. Metoda stanovuje v rámci Jihočeského kraje pouze 12 středisek. Důvodem odlišnosti počtu středisek od metody Haláse je přísnost kritérií M. Hampla a naopak volnost kritérií M. Haláse. Striktností metodiky stanovení středisek dochází k vymezení pouze nejvýznamnějších center. Všechna střediska dle M. Hampla jsou obcemi s rozšířenou působností tzv. obcemi III. stupně a tvoří střediska mikroregionů I. stupně (Hampl, 2005).

Metoda L. Sýkory vymezuje středisko jako obec s nejméně 1000 pracovních míst a zároveň musí být cílem alespoň 1 nejsilnějšího dojížděkového proudu (Mulíček, Sýkora, 2009). Metodu můžeme označit za relativně jednoduchou a jednoznačnou. Po splnění podmínky minimálního počtu pracovních míst, je aplikovaná podmínka druhá - nejsilnějšího dojížděkového proudu a následně dochází k extrakci středisek, které splňují obě podmínky. Opět se jedná o metodu deduktivní, protože pracuje v rámci konceptu monocentrismu s předem definovanými centry. V Jihočeském kraji je takto vymezeno 22 pracovních středisek.

Těmito třemi metodami se v Jihočeském kraji vymezilo celkem 28 středisek, jejichž rozmístění zobrazuje mapa č. 5. Podle 2 a více metod je stanoveno 20 středisek, se kterými se bude dále pracovat. Zanikla malá střediska určená metodou M. Haláse – Deštná, Choustník, Kardašova Řečice, Mirovice, Studená a Vyšší Brod. Dále zanikla střediska České Velenice a Trhové Sviny, které sice splnily podmínky metody L. Sýkory, avšak v dalších metodách již vymezeny nebyly.

Mapa č. 5: Střediska dojížděky podle jednotlivých metod v Jihočeském kraji v roce 2011



Mezi 20 stanovenými středisky, se kterými se bude dále pracovat, je nejvíce překvapující vymezení středisek Mladá Vožice a Suchdol nad Lužnicí. Obě střediska jsou co do počtu obyvatel malá. Mladá Vožice má 2 725 obyvatel a Suchdol nad Lužnicí 3 591 obyvatel. Akumulace obyvatel vypovídá také o atraktivitě střediska a určitém potenciálu místa. U Suchdol nad Lužnicí je hlavní příčinou vymezení jako střediska, lokace významného podniku. Nejvýznamnějším podnikem je Eaton Elektrotechnika s.r.o., který se zabývá výrobou domovních jističů, rozvodnic, spínacích přístrojů a zaměstnává 1 100 občanů. Dojížděka do škol je zanedbatelná a tvoří pouze 1 %. Mladá Vožice má na rozdíl od Suchdol nad Lužnicí významný podíl školské dojížděky na celkové, a to necelých 29 %. Navíc zde působí podniky jako je KOH-I-NOOR Mladá Vožice a.s., který se zabývá aerosolovými ventily, výrobou forem a plastových výlisků a zaměstnává cca 200 – 250 obyvatel. Působnost zde také nachází TESLA MLADÁ VOŽICE a.s., která se soustředí na výrobu rozhlasových a televizních vysílačů a podnik IDSC s.r.o., který se specializuje na výrobu plastových výrobků určených pro zdravotnický a kosmetický průmysl. Poslední dva jmenované podniky zaměstnávají každý cca 100 – 200 obyvatel.

Tab. 4: Vymezení středisek Jihočeského kraje v roce 2011

Vymezení středisek Jihočeského kraje v roce 2011								
Název střediska		Hampl	Sýkora	Halás	Suma	Počet dojíždějících celkem	Podíl doj. do zaměstnání v %	Podíl doj. do škol v %
1	Blatná	1	1	1	3	1 549	73,5	26,5
2	Bechyně	0	1	1	2	786	80,9	19,1
3	České Budějovice	1	1	1	3	29 699	60,7	39,3
4	Český Krumlov	1	1	1	3	3 379	76,1	23,9
5	Dačice	1	1	1	3	1 755	64,7	35,3
6	Jindřichův Hradec	1	1	1	3	4 070	63,7	36,3
7	Kaplice	0	1	1	2	1 444	73,7	26,3
8	Milevsko	1	1	1	3	1 140	77,7	22,3
9	Mladá Vožice	0	1	1	2	360	71,4	28,6
10	Písek	1	1	1	3	4 404	60,2	39,8
11	Prachatice	1	1	1	3	1 831	72,3	27,7
12	Soběslav	0	1	1	2	1 459	62,2	37,8
13	Strakonice	1	1	1	3	3 873	78,8	21,2
14	Suchdol nad Lužnicí	0	1	1	2	391	99,0	1,0
15	Tábor	1	1	1	3	6 596	68,2	31,8
16	Třeboň	1	1	1	3	1 617	57,0	43,0
17	Týn nad Vltavou	0	1	1	2	809	75,5	24,5
18	Veselí nad Lužnicí	0	1	1	2	966	75,8	24,2
19	Vimperk	1	1	1	3	1 308	74,2	25,8
20	Vodňany	0	1	1	2	1 228	60,0	40,0
21	České Velenice	0	1	0	1	441	81,0	19,0
22	Deštná	0	0	1	1	129	74,4	25,6
23	Choustník	0	0	1	1	217	78,8	21,2
24	Kardašova Řečice	0	0	1	1	195	76,4	23,6
25	Mirovice	0	0	1	1	148	79,7	20,3
26	Studená	0	0	1	1	156	81,4	18,6
27	Trhové Sviny	0	1	0	1	784	72,3	27,7
28	Vyšší Brod	0	0	1	1	170	80,6	19,4

Zdroj: Hampl (2015), SLDB 2011

Podle počtu dojíždějících celkem lze snadno odvodit potenciální velikost jednotlivých regionů. Podle Tab. 4 a předešlého tvrzení budou největšími regiony v pořadí České Budějovice, Tábor, Písek, a Jindřichův Hradec. Mezi nejmenší regiony budou patřit v pořadí Mladá Vožice, Suchdol nad Lužnicí, Bechyně a Týn nad Vltavou.

Vymezená střediska lze rozčlenit podle určitých atributů. Můžeme identifikovat 2 skupiny středisek. Do první skupiny patří střediska s významným podílem školské dojížděky na celkové. Jako významný podíl je brána hranice 30 % a více. Mezi tyto střediska patří nejvýznamnější České Budějovice, Tábor, Písek a Jindřichův Hradec, ale také menší střediska jako jsou Dačice, Třeboň, Soběslav a Vodňany. Druhou skupinu pak tvoří střediska, která mají podíl školské dojížděky menší než 30 %. Nejmenší podíl školské dojížděky má Suchdol nad Lužnicí, kam dojíždí pouze 4 žáci/studenti, tudíž je možné toto středisko označit za výrazně pracovní. Nečekaný výsledek vznikl u Strakonice, které mají podíl školské dojížděky „pouze“ 21 %, přestože v absolutním vyjádření mají Strakonice 5. nejvyšší počet dojíždějících do škol, což je způsobeno širokým spektrem škol, které Strakonice nabízejí. Na druhou stranu je zde také široká nabídka pracovních míst.

4.2 Sociogeografická regionalizace Jihočeského kraje

Po přiřazení obcí ke střediskům vzniklo 20 regionů dojížděky, jejichž velikost reflektuje význam střediska. Mají formu nodálního regionu (Hampl 1987). Takový region je poté charakteristický heterogenním vnitřním uspořádáním. Díky tomu může docházet k prostorovým interakcím mezi nódem (střediskem) a částmi zázemí (Vlková 2014).

Všeobecně se dojížděka zvyšuje jak za prací, tak celková. Dojížděku můžeme chápat jako integrační element, který propojuje středisko a zázemí (Hampl 2005). V této práci je pracováno s daty denní i nedenní dojížděky. Podle Krafta a Vančury (2011) rozsah nedenní dojížděky částečně nahrazuje migrační pohyby, díky nimž dochází opět k silnějšímu propojení střediska a jeho zázemí. Je tedy více než jasné, že se jedná o regiony, tvořené obcemi s velmi silnými vazbami na středisko.

Tab. 5: Srovnání mikroregionů Jihočeského kraje v roce 2011

Srovnání regionů Jihočeského kraje v roce 2011								
Region	podle celkové dojížděky				podle dojížděky do zaměstnání			
	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet obyvatel	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet obyvatel
Bechyně	10 956	9	131	7 116	10 956	9	103	7 116
Blatná	32 349	28	724	15 260	36 412	33	621	15 753
České Budějovice	178 623	120	16 937	195 650	175 191	121	12 510	192 194

Český Krumlov	108 770	27	2 093	35 698	112 486	28	1 652	36 191
Dačice	49 336	26	1 027	20 225	49 643	27	692	20 339
Jindřichův Hradec	96 675	58	2 618	50 402	92 756	57	1 845	47 625
Kaplice	45 728	13	746	15 029	44 392	12	477	14 558
Milevsko	35 583	26	695	17 578	34 679	25	528	17 266
Mladá Vožice	14 251	11	232	4 596	14 251	11	151	4 596
Písek	76 767	48	2 198	52 772	76 189	48	1 514	52 876
Prachatice	48 859	31	1 091	25 648	48 859	31	843	25 648
Soběslav	19 403	19	513	12 518	19 702	20	312	12 619
Strakonice	60 305	73	2 263	45 978	59 650	72	1 832	45 810
Suchdol nad Lužnicí	14 550	6	127	5 308	27 136	11	270	11 625
Tábor	77 615	62	3 893	70 609	77 316	61	2 868	70 508
Třeboň	36 177	15	580	16 313	23 292	9	297	13 154
Týn nad Vltavou	23 697	13	414	12 291	23 697	13	293	12 291
Veselí nad Lužnicí	12 949	12	302	8 855	12 613	12	216	8 937
Vimperk	68 783	24	787	18 756	68 783	24	616	18 756
Vodňany	16 051	14	361	11 279	16 051	14	221	11 279

Zdroj: ČSÚ (2011), SLDB 2011, Statistický lexikon obcí České republiky 2013, vlastní výpočty

Nejvýznamnějším mikroregionem je podle očekávání region České Budějovice, jehož střediskem je právě krajské město České Budějovice. Dominance regionu je snadno předvídatelná vzhledem k tomu, že se zde koncentruje více než 30 % obyvatel a rozlohou zaujímá více než 17 % území (viz Tab. 5). Zároveň lze město České Budějovice a jeho nejbližší okolí označit za metropolitní oblast Jihočeského kraje se širokým spektrem pracovním příležitostí a služeb. Díky tomu do regionu České Budějovice spadá celkem 120 obcí. Ve srovnání s ostatními regiony spadáje k tomuto regionu téměř o polovinu více obcí než k regionům ostatním. Největším zaměstnavatelem v regionu je společnost Robert Bosch, spol. s r.o., který se soustředí na výrobu a vývoj komponentů do osobních aut a v současné době zaměstnává více než 3 500 zaměstnanců. Tímto číslem se pravděpodobně stává i největším zaměstnavatelem celého Jihočeského kraje. V roce 2016 navíc firma obsadila 1. příčku v anketě Zaměstnavatel regionu, stejně jako v kategorii Nejžádanější zaměstnavatel regionu 2016. Mezi další významné zaměstnavatele patří např. Nemocnice České Budějovice, a.s. (2 482 zaměstnanců), Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích (1 762 zaměstnanců), Madeta (1 750 zaměstnanců), KOH-I-NOOR HARDTMUTH a.s. (až 1 500 zaměstnanců), ČEVAK a.s. (1 250 zaměstnanců), Budějovický Budvar (750 zaměstnanců), VISCOFAN CZ

s.r.o. (750 zaměstnavatelů), EGE, spol. s r.o. (750 zaměstnanců), GAMA GROUP a.s. (375 zaměstnanců), Mondi Bupak s.r.o. (225 zaměstnanců).

Druhým nejrozsáhlejším regionem je Český Krumlov, jehož území zaujímá 10,6 % v rámci celkové dojížděky a 11 % v rámci dojížděky do zaměstnání. Nicméně v tomto případě rozloha dojížděkového území objektivně nevypovídá o významnosti střediska. Je to záležitost sídelní struktury. Nachází se zde řada obcí velké rozlohy jako je např. Přední Výtoň (7 784 ha), Vojenský újezd Boletice (21 950 ha), Horní Planá (9 882 ha) a další. Nutno zmínit, že obce s velkou rozlohou jsou záležitostí hlavně horských příhraničních regionů (viz Kaplice, Český Krumlov a Vimperk). Přesto že mají tyto regiony značnou rozlohu, spadáje ke každému pouze okolo 4 % všech obcí.

Dalo by se předpokládat, že v rámci okresů jako administrativních jednotek budou mít největší regiony všechna okresní města. Ve většině případů to tak opravdu je. Jedná se o regiony České Budějovice, Český Krumlov, Jindřichův Hradec, Tábor, Písek, Strakonice v pořadí podle rozlohy. U těchto všech platí, že v rámci svého okresu zaujímají dominantní postavení a tvoří v rámci okresu nejvýznamnější regiony. Výjimkou potvrzující pravidlo je ovšem okres Prachatice, kde region Vimperk zaujímá největší plochu. Přestože region Prachatice nezaujímá největší plochu, v ostatních atributech již region Vimperk převyšuje. V číslech vyjádřeno: k regionu Prachatice spadáje o 1,1 % více všech obcí Jihočeského kraje než k regionu Vimperk, přestože zaujímá území o 1,9 % menší, region má o 1,1 % více obyvatel a do střediska pak vyjíždí o 0,8 % obyvatel více. Důvodem je již výše zmíněná sídelní struktura územně rozsáhlých obcí v regionu Vimperk.

Mikroregionem, ke kterému spadáje nejméně obcí je Suchdol nad Lužnicí v rámci celkové dojížděky a Třeboň s Bechyní v dojížděce do zaměstnání. Suchdol nad Lužnicí má minimální dojížděku do škol, a proto vychází v počtu spádových obcí v rámci celkové dojížděky jako nejmenší. Regionem s nejmenším potenciálem je region Bechyně, a to i přesto, že k němu nespadáje nejméně obcí. Na rozloze se podílí pouhými 1,1 %, u počtu obyvatel to není o moc lepší – tvoří pouze 1,1 % obyvatel Jihočeského kraje. V Bechyni se nacházejí pouze 4 podniky s počtem zaměstnanců 50 a výše. Největším zaměstnavatelem na území jsou Lázně Bechyně, s.r.o., které zaměstnávají 100 – 199 zaměstnanců. Ve stejné škále v počtu zaměstnanců se dále pohybuje už jen nadnárodní firma LAUFEN CZ s.r.o., která převzala známou firmu JIKA a zabývá se výrobou a prodejem keramických sanitárních výrobků.

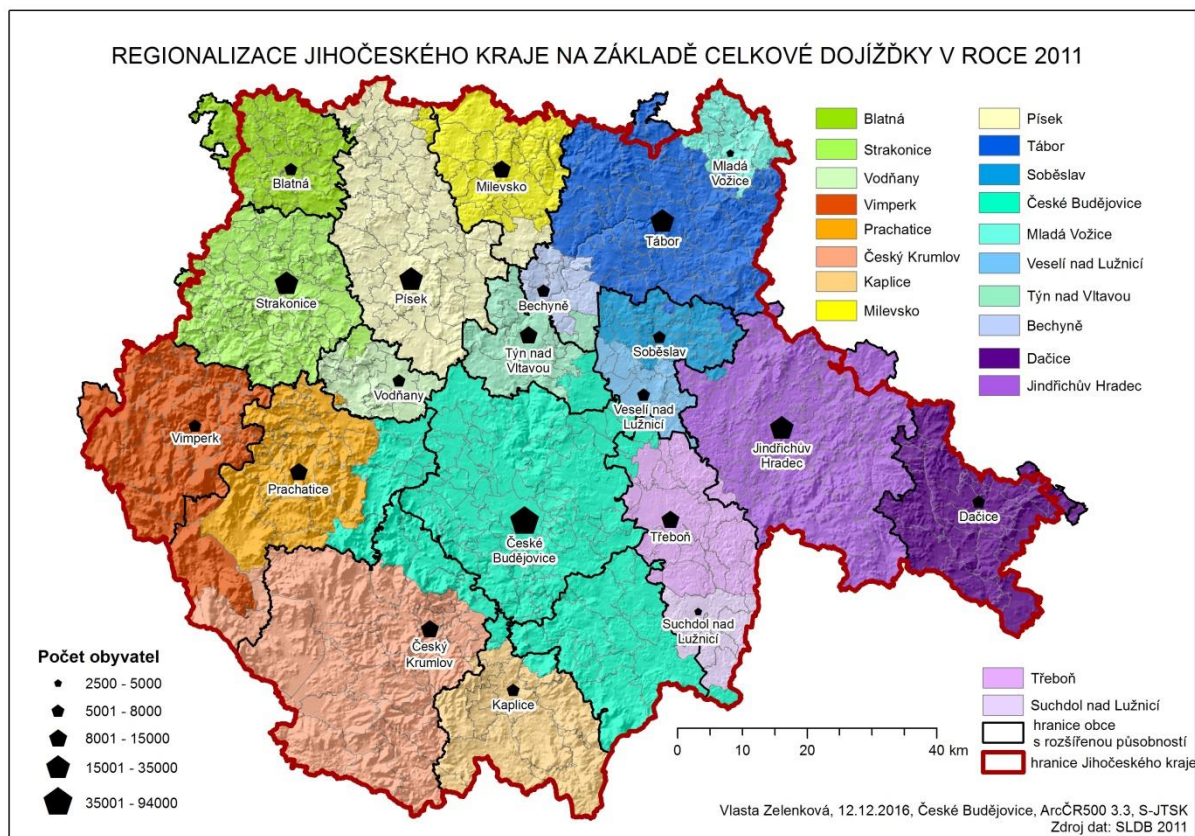
V rozsahu počtu zaměstnanců 50 - 99 zde dále působí elektrotechnická firma MICRO-EPSILON Czech Republic, spol. s r.o. (výroba měřicích, zkušebních a navigačních přístrojů) a Střední průmyslová škola keramická Bechyně. Potenciál regionu výrazně ovlivňuje i poloha, která není nikterak lichotivá vzhledem k lokaci mezi 2 nejvýznamnějšími centry Jihočeského kraje – Českými Budějovicemi a Tábořem. Podobný negativní polohový potenciál vykazují i další střediska – Soběslav, Veselí nad Lužnicí a Týn nad Vltavou. Avšak zde je toto negativum do určité míry kompenzováno různými faktory. Region Týn nad Vltavou výrazně ovlivňuje významný regionální zaměstnavatel ČEZ, a. s., Jaderná elektrárna Temelín, která leží 6 kilometrů jihozápadním směrem od Týna nad Vltavou. Jaderná elektrárna Temelín zaměstnává téměř 1 100 zaměstnanců, z nichž téměř polovina má vysokoškolské vzdělání. Řadu činností dále zajišťují dodavatelé z celkem 50 firem, kde se jedná o cca 600 dalších zaměstnanců. Významným zaměstnavatelem je také Mikrona holding s.r.o., která se soustředí na výrobu zbraní a střeliva a zaměstnává 200 - 249 zaměstnanců. Také se zde nacházejí 2 podniky, které zaměstnávají po 100 – 199 zaměstnancích. V rozmezí 50 - 99 zaměstnanců zde operuje dalších 6 firem. V regionu Soběslav můžeme jako nejvýznamnějšího zaměstnavatele označit firmu JITONA a.s., která vyrábí nábytek a zaměstnává 500 – 999 zaměstnanců. Dalším významným zaměstnavatelem je MOTOR JIKOV Strojírenská a.s., který se zabývá výrobou dílů a příslušenství pro motorová vozidla a zaměstnává 250 – 499 zaměstnanců. Také zde působí 5 dalších firem, kde každá zaměstnává 100 – 199 zaměstnanců a 10 podniků, které zaměstnávají každý 50 - 99 zaměstnanců. Ve Veselí nad Lužnicí se nachází JIHOTEX spol. s r.o., který vyrábí lana, provazy a síťované výrobky a zaměstnává 100 - 199 zaměstnanců. Působí zde také firmy efko cz s.r.o. (zpracování a konzervování ovoce a zeleniny), FONTEA a.s. (výroba nealkoholických nápojů; stáčení minerálních vod do lahví), MABA Prefa spol. s r.o. (výroba betonových výrobků pro stavební účely) a další 2 podniky, které se v rámci počtu zaměstnanců pohybují ve stejné škále 100 – 199 zaměstnanců. Další 2 podniky se pohybují ve škále zaměstnanců 50 – 99. Již ve struktuře zaměstnavatelů podle počtu zaměstnanců je zřejmé slabší postavení Bechyně. Regionem Soběslav a Veselí nad Lužnicí navíc prochází či probíhá výstavba dálnice D3, která může mít v budoucnosti různé vlivy. Dálnice může v území působit jako faktor regionálního rozvoje. Marada et al. (2010) zmiňuje, že přítomnost dálnice je sice důležitou podmínkou regionálního rozvoje, nikoliv však jedinou dostačující. Působení dálnice na rozvoj území může mít 2 efekty – generativní a distributivní. Generativní efekt se projevuje koncentrací určitého typu ekonomických aktivit v blízkosti dálnice (sklady, logistické areály, nákupní centra apod.). Lze jej hodnotit pozitivně, protože se jedná o efekt samotné dálnice. Zatímco u efektu

distributivním se jedná pouze o přemístění aktivit z jiných území. Výsledný efekt je tedy stejný (Kraft 2015). Dálnice D3 však neznamená pro území pouze rozvoj a koncentraci socioekonomických aktivit. Propojení s Českými Budějovicemi může zapříčinit i zánik těchto menších mikroregionů, neboť se výrazně zlepší časová dostupnost mezi Táborem a Českými Budějovicemi, které jsou výrazně atraktivnější. Marada et al. (2010) navíc dodává, že hlavní impulz pro výstavbu dálnice není podpora rozvoje ekonomicky slabších regionů, ale nutnost propojení středisek vyššího řádu rychlejší a kapacitnější infrastrukturou. Zlepšení stavu periferních regionů je až efekt sekundární.

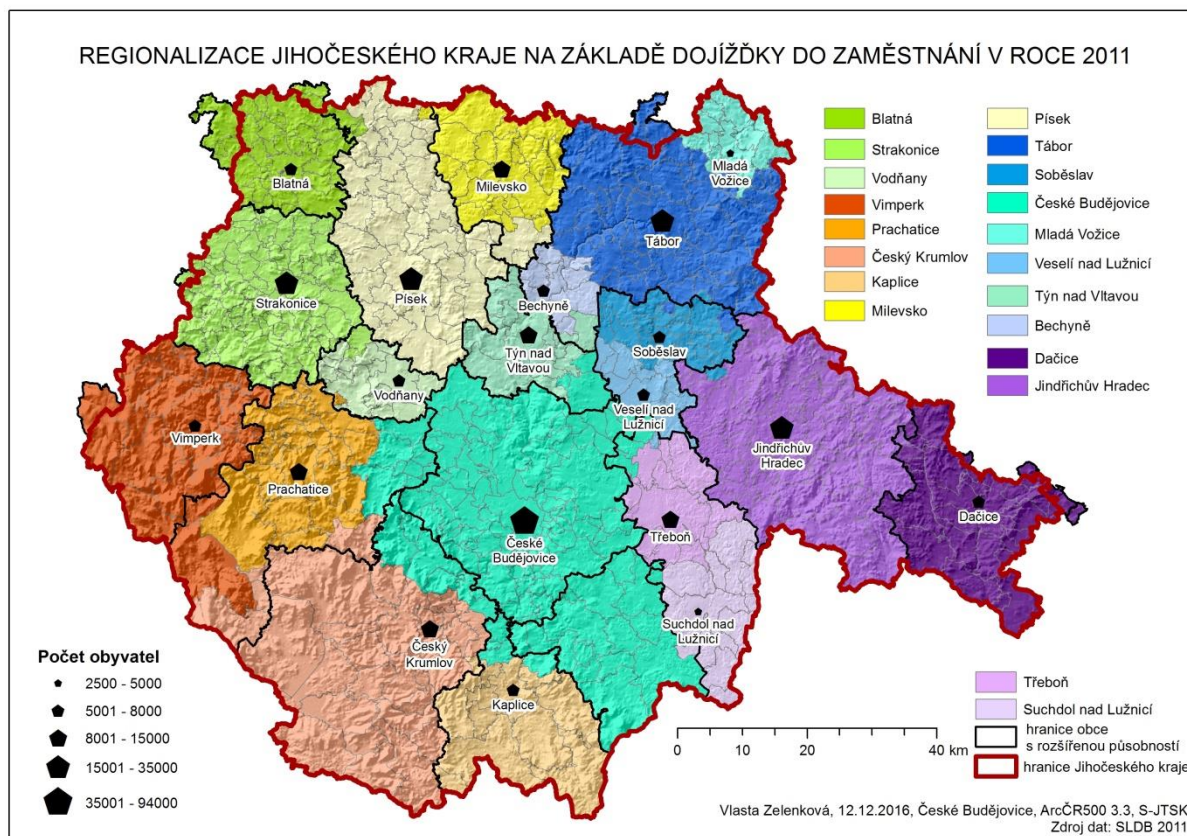
Regionalizace na základě celkové dojížděky a na základě dojížděky do zaměstnání vychází ve výsledku velmi podobně. Ve většině případů se jedná o změny spádu 1 či 2 obcí, které si mezi sebou přetahují 2 regiony. První znatelnou změnou v rámci dojížděky do zaměstnání je rozšíření regionu Blatné severním směrem o obce Koupě (počet dojíždějících 13) a Hudčice (počet dojíždějících 24), které mají zanedbatelnou dojížděku do škol k regionu Blatná, a tudíž v rámci celkové dojížděky (resp. i dojížděky do škol, která má zde velký vliv na celkovou dojížděku) spádují k jinému centru – Březnici, ležícímu mimo Jihočeský kraj. Obecně platí, že regiony dojížděky do zaměstnání jsou rozsáhlejší a s vyšší časovou dostupností oproti regionům školské dojížděky. Právě školská dojížděka se uskutečňuje většinou (pomineme-li vyšší školství) v rámci menších kompaktních regionů, protože žáci/studenti dojíždějí většinou do nejbližší možné školy. Zatímco v rámci dojížděky do zaměstnání toto tvrzení neplatí. Přestože je vzdálenost u dojížděky do zaměstnání hlavním ovlivňujícím faktorem, tak se tato dojížděka uskutečňuje na mnohem větší vzdálenosti, až na hranici ochoty dojíždět, která je určena např. časovou dostupností, cestní dostupností, ale i atraktivitou práce či mzdovou atraktivitou, která je zpravidla tím nejhlavnějším faktorem ovlivňující dojížděkovou vzdálenost. Dále se staly integrální součástí regionu Blatná obce Mišovice a Nezdřev (oba počet dojíždějících 3). Mnohem výraznější změnu však zaznamenáváme v SO ORP Třeboň, kde se region Třeboň výrazně zmenšil ve prospěch Suchdol nad Lužnicí. Třeboň se vyznačuje totiž velmi výraznou dojížděkou do škol, a je také důvodem zmenšení regionu. Obce, které jsou v dojížděce do zaměstnání přeřazeny z mikroregionu Třeboň (vytvořeného na základě celkové dojížděky) do mikroregionu Suchdol nad Lužnicí, vykazují téměř polovinu vyjíždějících do škol z celkového počtu vyjíždějících. Suchdol nad Lužnicí má dojížděku do škol naopak minimální a navíc zde působí atraktivní podnik Eaton Elektrotechnika s.r.o., který zaměstnává okolo 1 100 občanů. Region Suchdol nad Lužnicí se v rámci dojížděky do zaměstnání zvětšil o 3 obce, které mají převládající spád: Cep (počet dojíždějících 11 x 9 do

Třeboň), Hamr (počet dojíždějících 13 x 11 do Třeboň) a Chlum u Třeboň (počet dojíždějících 64 x 55 do Třeboň). Pro zachování principu celistvosti a kontinuity území byla dále k regionu Suchdol nad Lužnicí integrována na obec Staňkov, která by jinak spádovala k regionu Třeboň.

Mapa č. 6: Regionalizace Jihočeského kraje na základě celkové dojížděky v roce 2011



Mapa č. 7: Regionalizace Jihočeského kraje na základě dojížděky do zaměstnání v roce 2011



Významným produktem sociogeografické regionalizace území je hodnocení prostorové souhlasnosti hranic funkčních regionů dojížděky s administrativními či správními hranicemi. Na úrovni okresů je výrazná shoda. Výraznější nesouhlasnost se projevuje pouze u regionu České Budějovice, kde je to pochopitelně z důvodu významnosti střediska, a u regionu Prachatice, jehož část území je rozdělena mezi Vimperk, Český Krumlov a České Budějovice. K okresům Jihočeského kraje byly dále přiřazeny obce mimo Jihočeský kraj, které spadají k vymezeným střediskům. Celkem se jedná o 16 obcí. Horská Kvilda z okresu Klatovy byla přiřazena k okresu Prachatice (ORP Vimperk), obec Frymburk z okresu Klatovy byla připojena k okresu Strakonice, 2 obce (Hradiště, Kasejovice) z okresu Plzeň-jih byly integrovány k okresu Strakonice (ORP Blatná), 3 obce (Červený Újezd, Mezno, Střeziměř) z okresu Benešov se asociovaly k okresu Tábor, 2 obce (Dolní Vilímeč a Knínice) z okresu Jihlava a Radkovice u Budče z okresu Třebíč jsou zařazeny k okresu Dačice. Dále v rámci celkové dojížděky jsou přidruženy obce Bořetín a Žirovnice z okresu Pelhřimov do okresu Jindřichův Hradec a v rámci dojížděky do zaměstnání jsou přiřčleněny obce Nezdřev z okresu Plzeň-jih, Hudčice a Koupě z okresu Příbram k okresu Strakonice (ORP Blatná) a obec Mysletice z okresu Jihlava do okresu Dačice. Spád těchto obcí mimo administrativní členění je pravděpodobně způsobeno lepší dostupností či atraktivitou centra.

Souhlasnost obcí s SO ORP je vyčíslena v Tab. 6. Vyjadřuje kolik % obcí v rámci SO ORP spadá ke stejnojmennému středisku. Jde pouze o vyčíslení v rámci hranic Jihočeského kraje. Nejmenší souhlasnost vykazuje ORP Trhové Sviny, protože podle metodiky nebyly Trhové Sviny vůbec určeny jako středisko, a tudíž mají nulovou souhlasnost. Největší souhlasnost vykazují České Budějovice díky svému rozsahu, neboť region České Budějovice sahá hluboko za hranice SO ORP České Budějovice a zahrnuje také téměř celé SO ORP Trhové Sviny, a tudíž také výrazně ovlivňuje souhlasnost sousedících mikroregionů s hranicemi SO ORP. Regiony vcelku vykazují velmi vysokou souhlasnost s hranicemi SO ORP. Výjimkou jsou SO ORP Tábor, Soběslav a Třeboň, kde se území dělí mezi více center. Když pomíneme SO ORP, kde se nachází více středisek, jako nejvíce nesouhlasné se jeví SO ORP Prachatice, kde se střetávají vlivy Vimperku, Českého Krumlova a Českých Budějovic.

Tab. 6: Souhlasnost mikroregionů Jihočeského kraje s hranicemi ORP

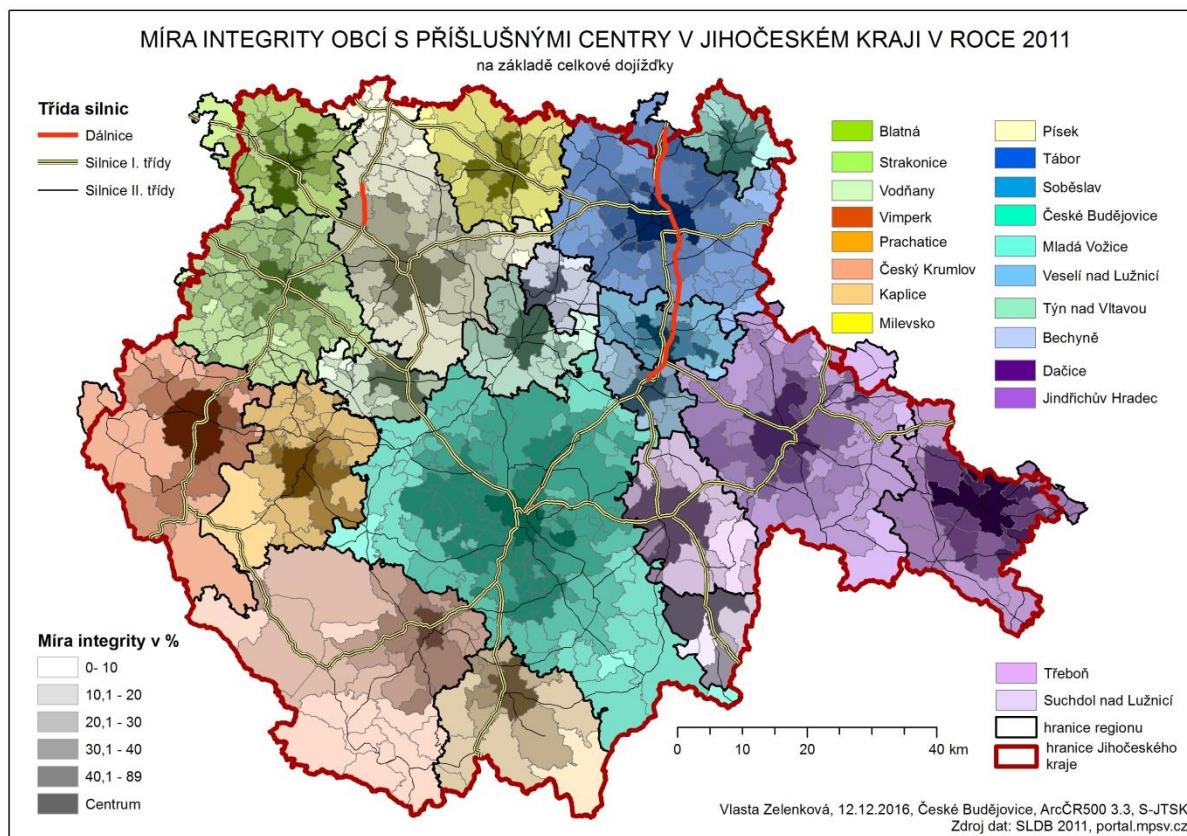
Souhlasnost obcí Jihočeského kraje s hranicemi ORP v %		
ORP a region	Celková dojíždka	Dojíždka do zaměstnání
Blatná	96,2	100,0
České Budějovice	100,0	100,0
Český Krumlov	78,1	78,1
Dačice	100,0	95,1
Jindřichův Hradec	96,6	96,6
Kaplice	80,0	73,3
Milevsko	92,3	92,3
Písek	93,9	93,9
Prachatice	68,2	68,2
Soběslav	58,1	58,1
Strakonice	100	100,0
Tábor	72,2	70,9
Trhové Sviny	0,0	0,0
Třeboň	56,0	36,0
Týn nad Vltavou	78,6	78,6
Vimperk	100,0	100,0
Vodňany	82,4	82,4

Zdroj: SLDB 2011, ArcČR 500

Míra integrity s centrem je zde vyjádřena jako podíl vyjíždějících do střediska z celkového počtu ekonomicky aktivních v procentech. Tento ukazatel zobrazuje provázanost vztahů mezi nestřediskovou obcí a střediskem a intenzitu těchto vztahů, resp. vztahů dojížděkových. Tento

ukazatel avšak není příliš vhodný pro srovnání intenzity vztahů podle celkové dojížděky a dojížděky do zaměstnání z důvodu toho, že dojížděka do zaměstnání je podmnožinou celkové dojížděky. Proto se také autorka srovnání vyvaruje. Pro srovnání by bylo vhodnější zvolit přepočtení na celkový počet všech vyjíždějících a celkový počet všech vyjíždějících do zaměstnání. V Jihočeském kraji lze pomocí míry integrity s centrem definovat 5 zón: 1. zóna 40,1 % a více – zóna nejintenzivnějších vztahů, 2. zóna 30,1- 40 %, 3. zóna 20,1- 30 %, 4. zóna 10,1 – 20 % a 5. zóna 0- 10 %.

Mapa č. 8: Míra integrity v Jihočeském kraji na základě celkové dojížděky v roce 2011



Tab. 7: Míra integrity s centrem podle celkové dojížděky

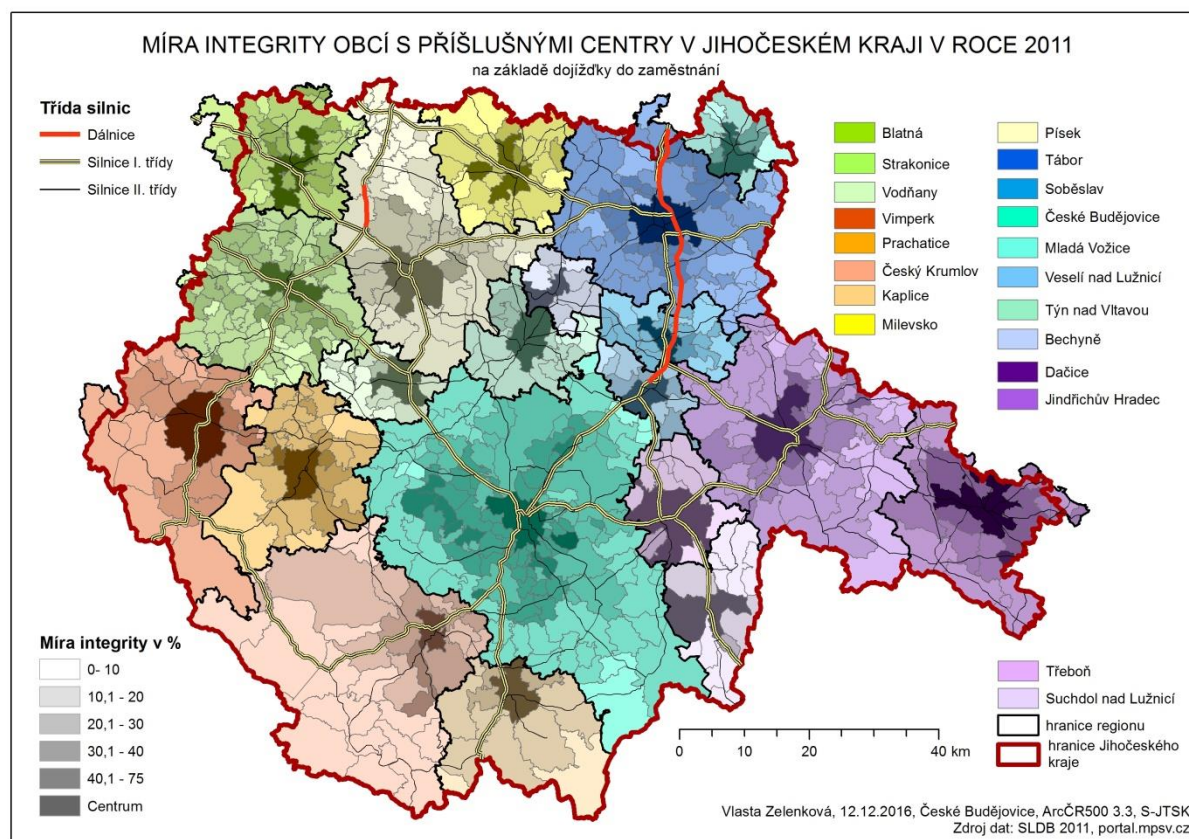
Míra integrity s centrem v %	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních
40 a více	50 486,6	70	8 948	18 199
30,1 - 40	126 402,3	101	9 576	27 129
20,1 - 30	224 829,1	166	10 720	43 307
10,1 - 20	368 257,9	211	7 347	48 990
0 - 10	160 593,8	68	1 141	16 991

Zdroj: Integrovaný portál MPSV (2016), SLDB 2011, Statistický lexikon obcí České republiky 2013, vlastní výpočty

Podle celkové dojížděky spadá nejvíce obcí (34,3 %) a ekonomicky aktivních obyvatel (31,7%) do 4. zóny, kde do centra dojíždí od 10,1 do 20 % vyjíždějících z počtu ekonomicky

aktivních obyvatel obce. 68 obcí z celkového počtu 616 obcí spadá do 5. zóny, kde je nejnižší intenzita vztahů mezi nestřediskovými obcemi a střediskem a počet obyvatel vyjíždějících do střediska v této zóně představují pouhá 3 %. Zpravidla se jedná o obce vzdálené od centra se špatnou dopravní dostupností. Nejintenzivnější dojíždka je soustředěna v blízkosti středisek. Nejrozsáhlejší intenzivní provázanost obcí s centrem je v regionu České Budějovice. Dáno je to opět hlavně významností centra, okolo kterého se soustředí malé obce, které jsou s centrem silně provázány právě dojíždkou. Integrita obcí s centrem je tedy podpořena velkým počtem malých obcí s nízkou vzájemnou vzdáleností v těsné blízkosti střediska a absencí větších obcí s možností konkurovat pracovnímu centru. Nachází se zde 44 obcí, které mají míru integrity větší než 40 %. V menší míře se nejsilnější intenzita vztahů s centrem projevuje v mikroregionu Dačice (4 obce), Jindřichův Hradec (6), Písek (3), Tábor (4). Nejvíce obyvatel vyjíždějících do střediska se nachází v 3. zóně (28,4 %). V mikroregionu Vimperk a Český Krumlov jsou nejvíce zastoupeny obce s mírou integrity s centrem v rozmezí 0 – 10 %. Nízká míra integrity může být dána špatnou dopravní dostupností, která je navíc podpořena sídelní strukturou typickou pro tyto pohraniční oblasti, kde se nacházejí velké obce s vyšší vzájemnou vzdáleností a malým počtem obyvatel, vyjíždějících i ekonomicky aktivních obyvatel.

Mapa č. 9: Míra integrity v Jihočeském kraji na základě dojíždky do zaměstnání v roce 2011



Tab. 8: Míra integrity s centrem podle dojížděky do zaměstnání

Míra integrity s centrem v %	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních
40 a více	6 796,1	12	731	1 627
30,1 - 40	39 674,1	56	6 101	17 487
20,1 - 30	164 434,0	134	9 285	37 886
10,1 - 20	441 253,8	273	9 846	67 321
0 - 10	275 039,0	143	1 898	29 017

Zdroj: Integrovaný portál MPSV (2016), SLDB 2011, Statistický lexikon obcí České republiky 2013, vlastní výpočty

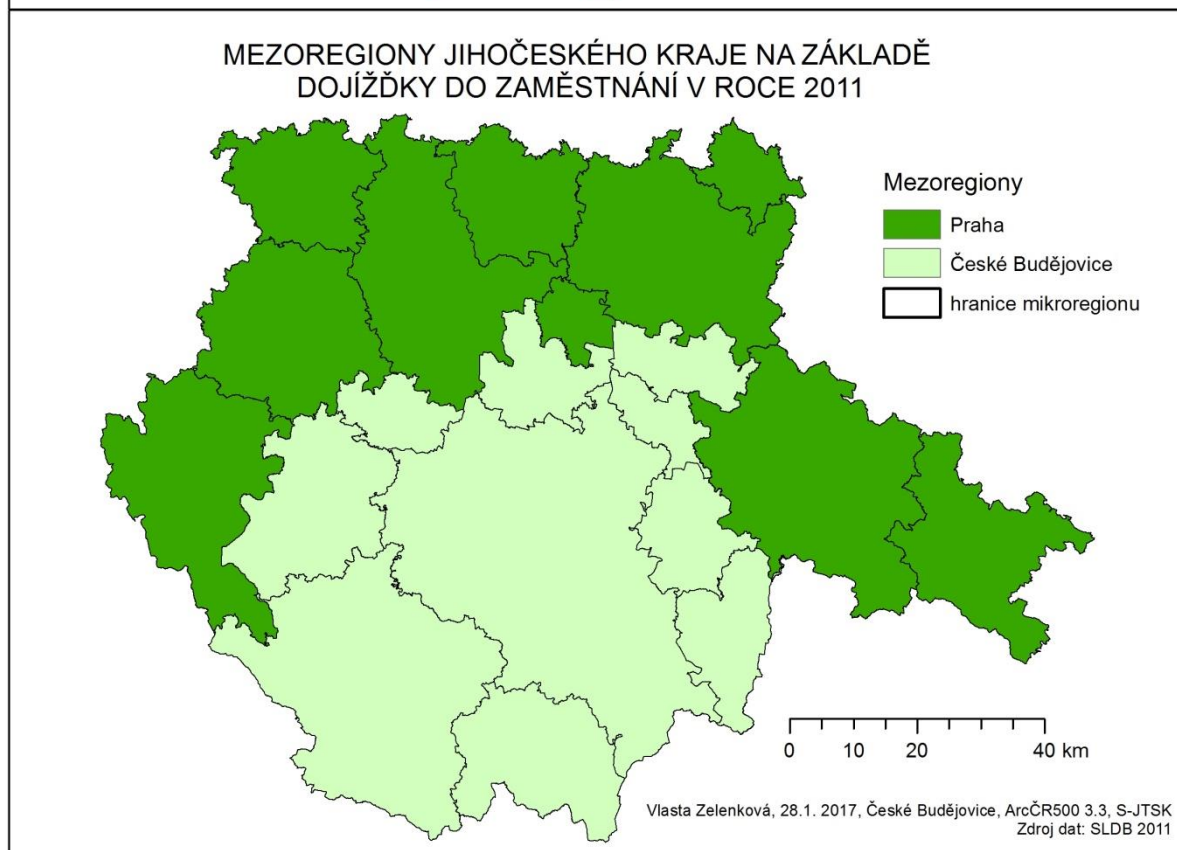
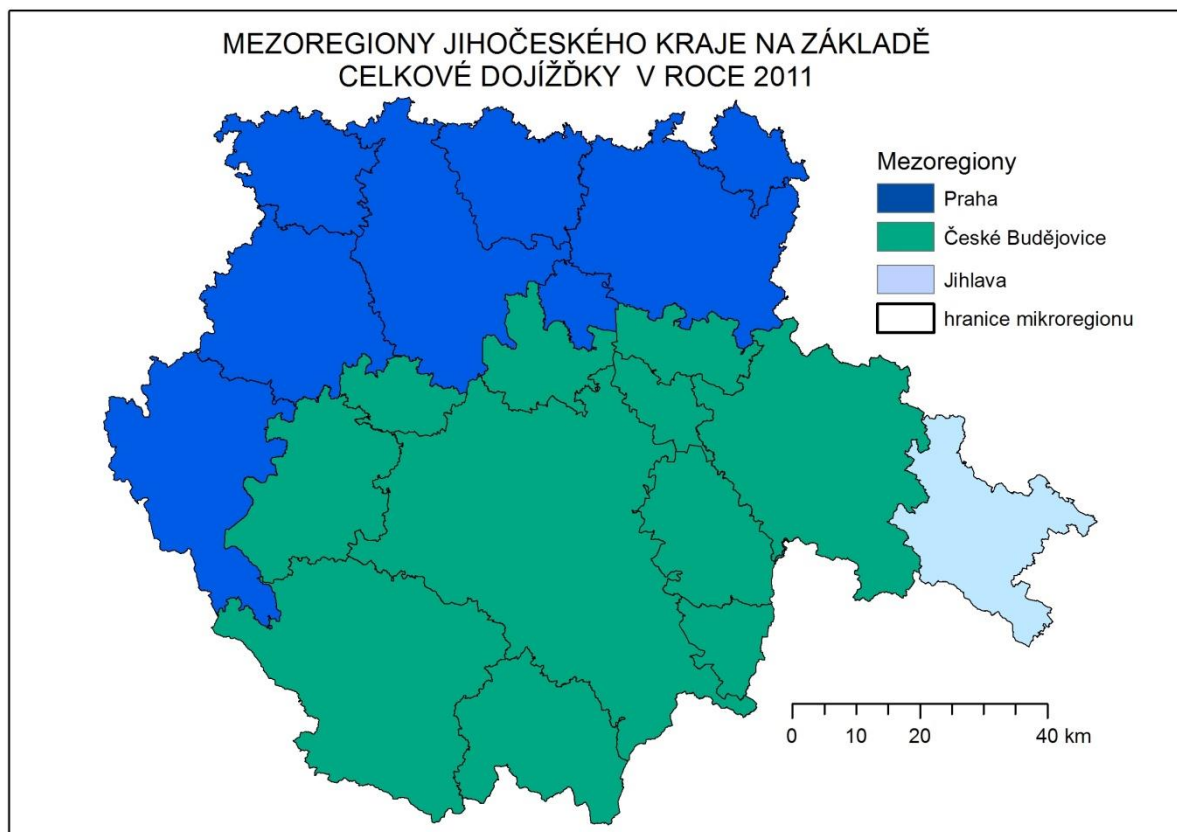
Největší rozlohu v dojížděce do zaměstnání zaujímají obce s mírou integrity 10,1 – 20 %, a to necelých 48%. V této kategorii se akumuluje také nejvíce obcí (44,2 %) s největší počet obyvatel vyjíždějících do střediska (35,3 %) a také nejvyšším počte ekonomicky aktivních (43,9 %). Druhou největší rozlohu zaujímají obce s mírou integrity 0 – 10 %. Zpravidla se jedná o obce na pomezí vlivu 2 středisek, posléze pak již zmiňované pohraniční oblasti, kde se nacházejí obce velkých rozloh a také špatně dopravně dostupné oblasti. Nejmenší rozlohu zaujímají obce s mírou integrity 40,1 % a více. Jedná se o 12 obcí, z nichž 10 leží v mikroregionu České Budějovice, obec Bářovice v mikroregionu Dačice a obec Zábrdí v mikroregionu Prachatice. Důvody intenzity propojenosti obcí v regionu České Budějovice byly zmíněny již výše u celkové dojížděky. V případě obce Zábrdí se jedná o malý počet ekonomicky aktivních obyvatel (pouze 19) a také malá vzdálenost a časová dostupnost střediska.

Územně rozsáhlejšími jednotkami jsou mezoregiony, které jsou podle Hampla (1987) jen z části nodální, neboť převažují vztahy mezi silnými a vzájemně propojenými středisky. Seskupením mikroregionu do vyšších celků dojde ke vzniku mezoregiony (Hampl 2005). Mezoregiony jsou plně vybaveny tzv. nadmístní občanskou vybaveností (administrativa vyššího stupně – krajská úroveň, vysoké školy, fakultní nemocnice, velké sportovní areály, divadla, opery, komplexy velkých supermarketů a hypermarketů, obchodní centra, kvartérní činnost) (Šilhánková 2007). V rámci Jihočeského kraje přichází v úvahu vliv 2 mezoregionálních středisek – Prahy a Jihlavy. Vliv mezoregionálního střediska Plzně je eliminována vzdáleností, která se téměř rovná Praze, které nemůže konkurovat. Podle celkové dojížděky je území Jihočeského kraje rozděleno mezi 3 střediska – České Budějovice, Prahu a Jihlavu. 11 mikroregionů spadá pod mezoregion Českých Budějovic (rozloha 599 018 ha), 8

mikroregionů pod mezoregion Prahy (rozloha 376 631 ha) a 1 pod Jihlavu (rozloha 49 310 ha). Na dominanci mezoregionu Českých Budějovic se značně podílí i vyšší školství, které je zde také lokalizováno. Českým geografem Martinem Hamplem dlouhou dobu opomíjená Jihlava zde do svého mezoregionu absorbovala mikroregion Dačice. Největší zásluhu na tom má pravděpodobně vzdálenost a čas. Jihlava je z Dačic dostupná do 50 minutách, další 2 mezoregionální centra mají výrazně horší časovou dostupnost (Praha 2 hodiny, České Budějovice cca 1,5 hodiny).

V rámci dojížděky do zaměstnání je situace již jiná. Území je rozděleno mezi zde dominující Prahu (520 657 ha) a České Budějovice (501 598 ha). Praha pohltila mikroregion Jindřichův Hradec i Dačice. Příčina tkví v atraktivitě pracovních nabídek a jejich ohodnocení.

Mapa č. 10: Mezoregiony v Jihočeském kraji v roce 2011



4.3 Model dopravní dostupnosti v jednotlivých mikroregionech

Nejdůležitější podklad pro vizualizaci časové dopravní dostupnosti je bezpochyby silniční síť, která tvoří pomyslnou páteřní část pro modelaci dostupnosti. Po Středočeském kraji má v rámci ČR nejdelší silniční síť. Délka silniční sítě Jihočeského kraje činí 6 145,9 km (k 1. 1. 2016). Z toho na dálnice připadá pouhých 47,4 km. V lednu 2016 navíc došlo ke změně zákona o pozemních komunikacích. Díky této změně došlo k přeznačení rychlostních silnic na dálnice II. třídy. To vedlo k navýšení délky dálniční sítě České republiky o 56 % na celkovou délku 1 210 km. K 40 km dálnice v okrese Tábor se po legislativní změně přidalo 7,4 km dálnice z okresu Písek. Více než 1 000 km silniční sítě se nachází pouze v okresech České Budějovice a Jindřichův Hradec. Nejkratší silniční síť je naopak v šumavských okresech - Český Krumlov a Prachatice. Hustota silniční sítě v Jihočeském kraji v přepočtu k rozloze území se ve srovnání s ostatními kraji pohybuje na 12. místě a činí 60,9 km na 100 km². Průměrně připadá na 1000 obyvatel 9,6 km silniční sítě. Tím se Jihočeský kraj nachází vysoko nad průměrem ČR. To však pro kraj neznamena pouze pozitivum, ale také značnou zátěž na údržbu.

Jihočeský kraj je obecně charakteristický nedostatečným napojením na dálniční síť. Absence dálnic se projevuje výrazným zatížením páteřních dopravních tahů v regionu (např. I/3, I/4, I/20, I/24). Proto patří napojení na D3 a D4 mezi dlouhodobé priority a potřeby kraje. Navíc kapacitní silniční napojení se z dlouhodobého hlediska jeví jako zcela nezbytné pro posílení konkurenceschopnosti i pro rozvoj regionální a místní ekonomiky (např. cestovní ruch, průmysl a obchod ad.) (Portál Jihočeského kraje 2013).

Morris et al. (1978) definuje dostupnost jako lehkost, s kterou můžeme dosáhnout stanovený cíl z daného místa s využitím některého dopravního systému. V tomto případě je cílem myšleno zaměstnání či škola. Michniak (2002) pak dále vymezuje základní prvky dopravní dostupnosti. Prvním prvkem je subjekt dostupnosti, který je tvořen zaměstnancem či zaměstnavatelem v dojížděci do zaměstnání nebo zaměstnancem/zaměstnavatelem, žákem /studentem v dojížděci celkové. Dalším prvkem je objekt dostupnosti, který představuje zaměstnání či školu. Posledním prvkem je transportní prvek, který reprezentuje osobní automobil, neboť uvažujeme pouze individuální dopravu.

Důležitým činitelem ovlivňující dojížděku za prací je čas, který se přímo projevuje v ochotě dojíždět za prací (popř. školou). Ochota dojíždět za prací přímo vychází z časové dostupnosti cíle. Je zřejmé, že tento znak lze pojmout jako výrazně subjektivní a v různých případech pružný, neboť ochota dojíždět se mění podle atraktivity cíle, kterou jedinci opět posuzují subjektivně podle svého žebříčku hodnot. To ovšem nemění nic na jeho vypovídací hodnotě, což dokazují i Maier, Mulíček a Franke (2010), kteří určují za horní hranici ochoty dojíždět rozpětí dojížděky 72 minut. Tato hranice není určena náhodou, ale vyplývá z vývoje počtu dojíždějících v čase. Při delším čase se dojížděky účastní méně než 5 % dojíždějících. To znamená, že 95 % dojíždějících stráví na cestě do zaměstnání či do školy méně než 72 minut. A jestliže jsou vytvořené mikroregiony tvořeny integrací obcí k centru na základě nejsilnějšího dojížděkového proudu, pak by se v žádném regionu neměla vyskytovat obec, která by měla časovou dostupnost horší než 72 minut. To také dokládají níže přiložené mapy: Mapa č. 1 a 2, kde je v rámci hranic každého mikroregionu vymodelována časová dostupnost střediska. Nestřediskové obce jsou kategorizovány podle časová dostupnost střediska v následujících intervalech: 0 – 10, 11 - 14, 15 – 29, 30 – 44, 45 – 72 minut. Vizualizace jasně ukazuje, že markantní část území Jihočeského kraje disponuje dostupností střediska do 29 minut. Konkrétně se jedná o 85 % rozlohy Jihočeského kraje v dojížděce do zaměstnání a 84,5 % rozlohy v celkové dojížděce. Zbytek území je pak dostupný do 72 minut, přičemž žádná obec tuto hranici ani z daleka nepřekročila. Figurují zde pouze 4 obce, které mají dostupnost střediska horší než 45 minut. Jedná se o obce z mikroregionu České Budějovice - Horní Stropnice (47 minut) a Nové Hrady (63 minut), kde lze horší časovou dostupnost předpokládat v důsledku velikosti mikroregionu. V návaznosti na velikost má také nejatraktivnější středisko z Jihočeského kraje a díky tomu se také zvětšuje čas dojížděky. Další obcí je obec Přední Výtoň (52 minut) z mikroregionu Český Krumlov. Zde už je situace jiná. Horší časová dostupnost centra je podmíněna sídelní strukturou a fyzicko-geografickými podmínkami. Za prvé se zde nacházejí územně rozsáhlé obce a za druhé je zde lokalizována významná fyzicko-geografická bariéra, a to vodní nádrž Lipno. V rámci celkové dojížděky má časovou dostupnost horší jak 45 minut ještě obec České Velenice (64 minut) z mikroregionu České Budějovice. Z těchto obcí dojíždí do zaměstnání pouze 0,5 % všech vyjíždějících do středisek a 1,1 % vyjíždějících v celkové dojížděce. Rozlohou zaujímají více než 2,5 % (2,6 % v dojížděce do zaměstnání a 2,7 % v dojížděce celkové). Toto „malé velké“ číslo je jen díky tomu, že se až na České Velenice jedná o územně rozsáhlé okrajové záležitosti. V rámci mikroregionu České Budějovice jsou obce Horní Stropnice a Nové Hrady územně nejrozsáhlejšími. Mohli bychom také očekávat, že tyto obce by mohly mít významnější spád

ke středisku v Německu či Rakousku díky horší časové dostupnosti ke svému středisku v Jihočeském kraji a blízkosti hranic. Ve skutečnosti tomu tak není. Spád do Německa či Rakouska je většinou marginální. Více se projevuje pouze u obce České Velenice, odkud spadá do Rakouska za prací 35 obyvatel a celkově 44 obyvatel. S největší pravděpodobností je to dáno přímým spojením s Rakouskem, kde odděluje České Velenice od města Gmünd pouze státní hranice. Ovšem ve srovnání s dojížděkovým proudem do Českých Budějovic netvoří ani polovinu, protože do zaměstnání dojíždí 85 obyvatel a celkově pak 166 obyvatel.

Do mapových polí map č. 12 a 13 jsou vloženy sumarizační grafy. Jedná se o podíly vyjíždějících do střediska podle kategorií časové dostupnosti a procentuální vyjádření časové dostupnosti území. Regiony jsou tvořeny podle dojížděky, a tak časová dostupnost vyznívá ve výsledku velmi příznivě pro celý Jihočeský kraj. Pro 35 % vyjíždějících je místo zaměstnání dostupné do 10 minut. V rámci celkové dojížděky je tento podíl navýšen na 35,6 %. Do 14 minut je časově dostupné přes 40 % území a v tomto intervalu je dostupné zaměstnání či škola pro necelých 63 % vyjíždějících. Celkem 95,6 % vyjíždějících (96,1 % vyjíždějících do zaměstnání) má potom dostupné středisko do 29 minut. Zbylá 4,3 % vyjíždějících (4 % vyjíždějících do zaměstnání) stráví na cestě do zaměstnání či školy 30 minut a více. Lze tedy hodnotu 30 minut vymezit jako hranici masové dojížděky do středisek Jihočeského kraje.

V meziregionálním srovnání podle celkové dojížděky náleží největší procento obcí s časovou dostupností horší než 29 minut mikroregionu Český Krumlov. Tyto obce zaujímají 61,8 % území regionu. Na tomto výsledku se nejvíce podílí malá hustota silniční sítě. Území protíná jediná silnice I. třídy I/39, která tvoří hlavní dopravní osu území. Východní a severovýchodní část regionu Český Krumlov je protkána sítí silnic II. třídy, díky tomu se zde drží časová dostupnost na dobré úrovni. Problém nastává v jižní části regionu. Obec Přední Výtoň je napojena pouze silnicí III. třídy. Devialita, tedy poměr mezi skutečnou vzdáleností obce a střediska po dopravní síti a teoretickou vzdáleností měřenou vzdušnou čarou, dosahuje pro obec Přední Výtoň čísla 2 a je výrazně podmíněna fyzicko-geografickými faktory zejména geomorfologickými poměry a přítomností vodní zdrojů (v. n. Lipno), které jsou pro vývoj silniční sítě limitující. O něco lépe jsou na tom obce Frymburk, Lipno nad Vltavou, Loučovice a Vyšší Brod, které protíná o třídu lepší silnice, avšak napojení také není ideální. Tyto obce se nachází mezi dvěma větvemi silnice II. třídy, čímž dopravní dostupnost těchto lokalit opět narůstá. Další problémovou částí regionu je severozápad území (Vojenský újezd Boletice, Horní Planá, Nová Pec a Želnavá), který se vyznačuje velmi nízkou hustotou

silniční síť. Pro vývoj dopravní sítě jsou zde opět limitující fyzicko-geografické podmínky (opět geomorfologické podmínky a v. n. Lipno), navíc je zde lokalizován Vojenský újezd Boletice. To vše se ve výsledku projevuje minimální silniční sítí. Jedinou významnou komunikací pro napojení těchto obcí je silnice I/39, jinak je zde velmi krátké napojení obcí pomocí silnic III. třídy, ve větší míře jsou zde pouze neevidované silnice.

Velmi podobné je to u obce Stožec v regionu Vimperk, kde jsou limitujícím faktorem opět přírodní podmínky, avšak nevyskytuje se zde výrazná fyzicko-geografická bariéra, jako tomu bylo v případě regionu Český Krumlov (viz v. n. Lipno). Okolo obce Stožec sice těsně probíhá silnice I. třídy I/39 a I/4, napojena je však až silnicí III. třídy. Navíc v rámci regionu tvoří periferii. Lepší časová dostupnost se v regionu vyvíjí podél silnice I. třídy I/4.

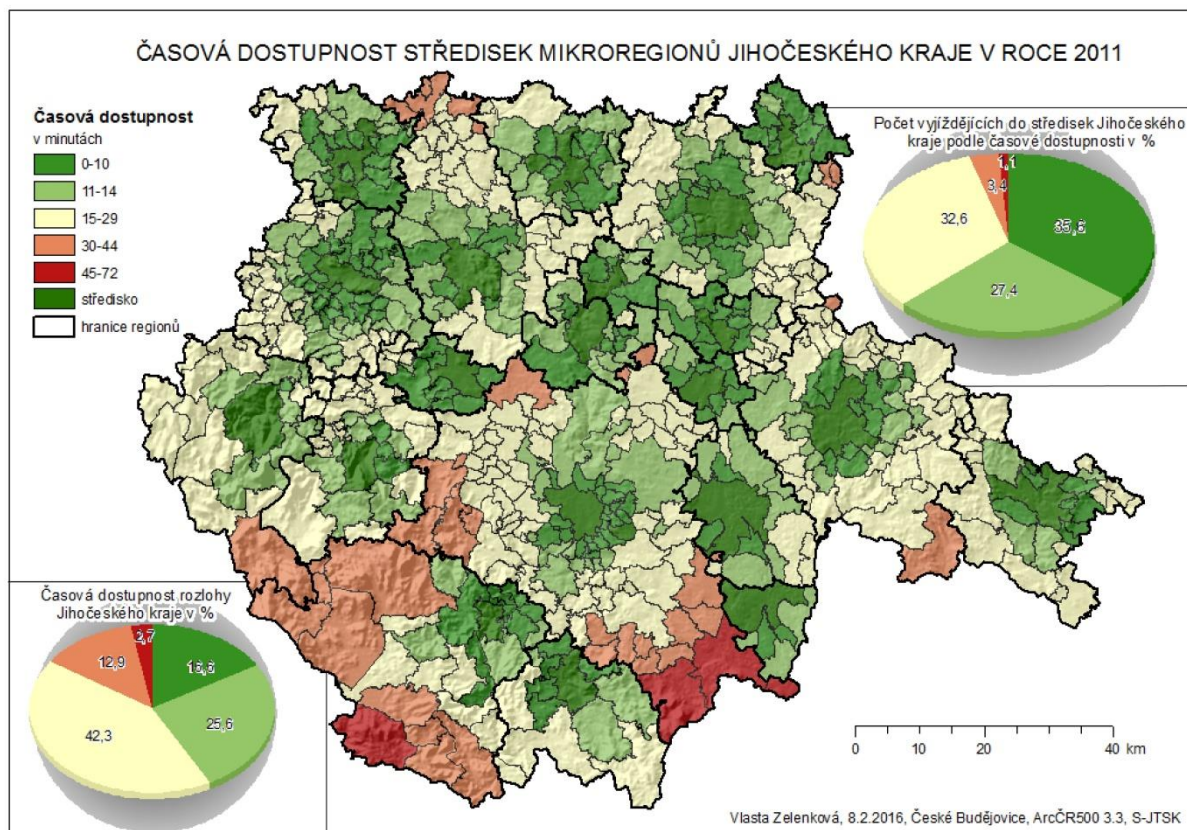
V regionu Českých Budějovic se nachází 20 obcí s časovou dostupností horší než 29 minut. Tyto obce tvoří 16,7 % všech obcí v regionu a žije v nich 16,9 % ekonomicky aktivních, do střediska pak vyjíždí 7,8 % ze všech vyjíždějících do střediska regionu. Tyto obce jsou napojeny II. až III. třídou silnic, kde se projevuje nepřímé napojení obcí ke středisku a narůstající vzdálenost od střediska. Fyzicko-geografické podmínky se projevují v časové dostupnosti pouze v oblasti Novohradských hor tj. v jihovýchodní části území.

Tab. 9: Časová dostupnost středisek podle celkové dojížděky

Časová dostupnost centra v minutách	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních
0 - 10	154 497,4	163	13 445	40 768
11 - 14	237 889,7	157	10 325	38 690
15 - 29	393 527,6	257	12 293	60 744
30 - 44	119 693,9	35	1 268	10 749
45 - 72	24 961,1	4	401	3 665

Zdroj: ArcČR500, Integrovaný portál MPSV (2016), SLDB 2011, Statistický lexikon obcí České republiky 2013, vlastní výpočty

Mapa č. 12: Časová dostupnost středisek v rámci mikroregionů Jihočeského kraje v roce 2011



V porovnání celkové dojížděky a dojížděky do zaměstnání dochází k řadě pozitivních změn v časové dostupnosti středisek. První pozitivní změna v dostupnosti je u obce Ktiš, která v dojížděce do zaměstnání spadáje k Českému Krumlovu, který je dostupný do 29 minut a leží blíže než středisko České Budějovice. Obec Mišovice v dojížděce do zaměstnání spadáje k menšímu středisku Blatné, a tak došlo ke zlepšení časové dostupnosti o jednu kategorii, neboť v rámci celkové dojížděky spadáje tato obec ke vzdálenějšímu středisku Písek. Časová dostupnost se nejvýrazněji změnila u obce České Velenice, které si se změnou střediska polepšily o 2 kategorie (ze 44 - 72 na 15 – 29). Zajímavá je situace u obcí Cep, Hamr, Chlum u Třeboně a Staňkov, které sice v rámci dojížděky do zaměstnání změnilo středisko dojížděky z Třeboně na Suchdol nad Lužnicí, avšak jejich časová dostupnost se nikterak nezměnila. Důvodem je blízkost obou středisek a lokalizace těchto obcí na pomezí vlivů těchto středisek. Obdobně jsou na tom obce Horní Meziříčko (region Jindřichův Hradec x celková dojížděka region Dačice), Jilem (region Dačice x celková dojížděka region Jindřichův Hradec), Frahelž (region Veselí nad Lužnicí x celková dojížděka region České Budějovice), Krátošice (region Soběslav x celková dojížděka region Tábor) a Čechelovice (region Blatná x celková dojížděka region Strakonice).

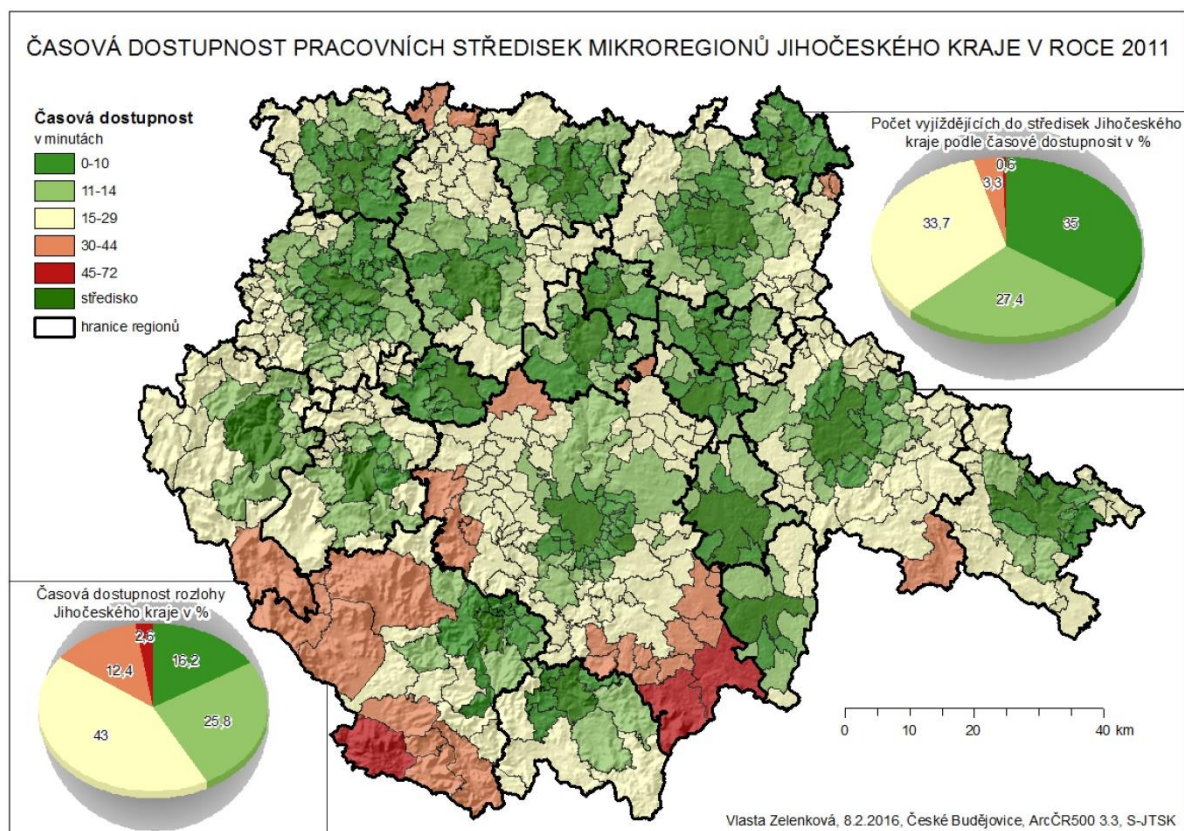
Ke zhoršení dostupnosti dochází u obce Netřebice, která v rámci dojížděky do zaměstnání spadá ke vzdálenějšímu a atraktivnějšímu centru České Budějovice. Obdobně jsou na tom obce Ponědražka (region České Budějovice x celková dojížděka region Veselí nad Lužnicí), Pístina (region Jindřichův Hradec x celková dojížděka region Třeboň), Orlík nad Vltavou (region Písek x celková dojížděka region Milevsko).

Tab. 10: Časová dostupnost středisek podle dojížděky do zaměstnání

Časová dostupnost centra v minutách	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních
0 - 10	150 473,4	169	9 761	40 531
11 - 14	239 214,7	149	7 657	38 646
15 - 29	398 837,8	263	9 406	61 594
30 - 44	114 918,9	33	913	10 550
45 - 72	23 752,1	3	171	1 979

Zdroj: ArcČR500, Integrovaný portál MPSV (2016), SLDB 2011, Statistický lexikon obcí České republiky 2013, vlastní výpočty

Mapa č. 13: Časová dostupnost pracovních středisek v rámci mikroregionů Jihočeského kraje v roce 2011



4.4 Typologie obcí Jihočeského kraje podle vlivu časové dostupnosti na dojížděku v roce 2011

Propojením dojížděky a časové dostupnosti vznikla typologie obcí. Podle tohoto členění rozdělujeme obce do 4 typů, které jsou vymezeny podle grafu závislosti intenzity dojížděky do středisek osídlení na časové dostupnosti. Intenzita dojížděky resp. míra integrity obcí se středisky je vyjádřena jako podíl vyjíždějících do střediska z celkového počtu ekonomicky aktivních obyvatel v procentech. V grafu jsou následně určeny střední hodnoty pomocí mediánu, který rozděluje vzestupně uspořádanou řadu na 2 stejně početné poloviny, není tedy ovlivněn extrémními hodnotami. Díky určení mediánu jak u časové dostupnosti, tak i u intenzity dojížděky lze obce typizovat na obce s vysokou/nízkou intenzitou dojížděky a na obce s vysokou/nízkou časovou dostupností.

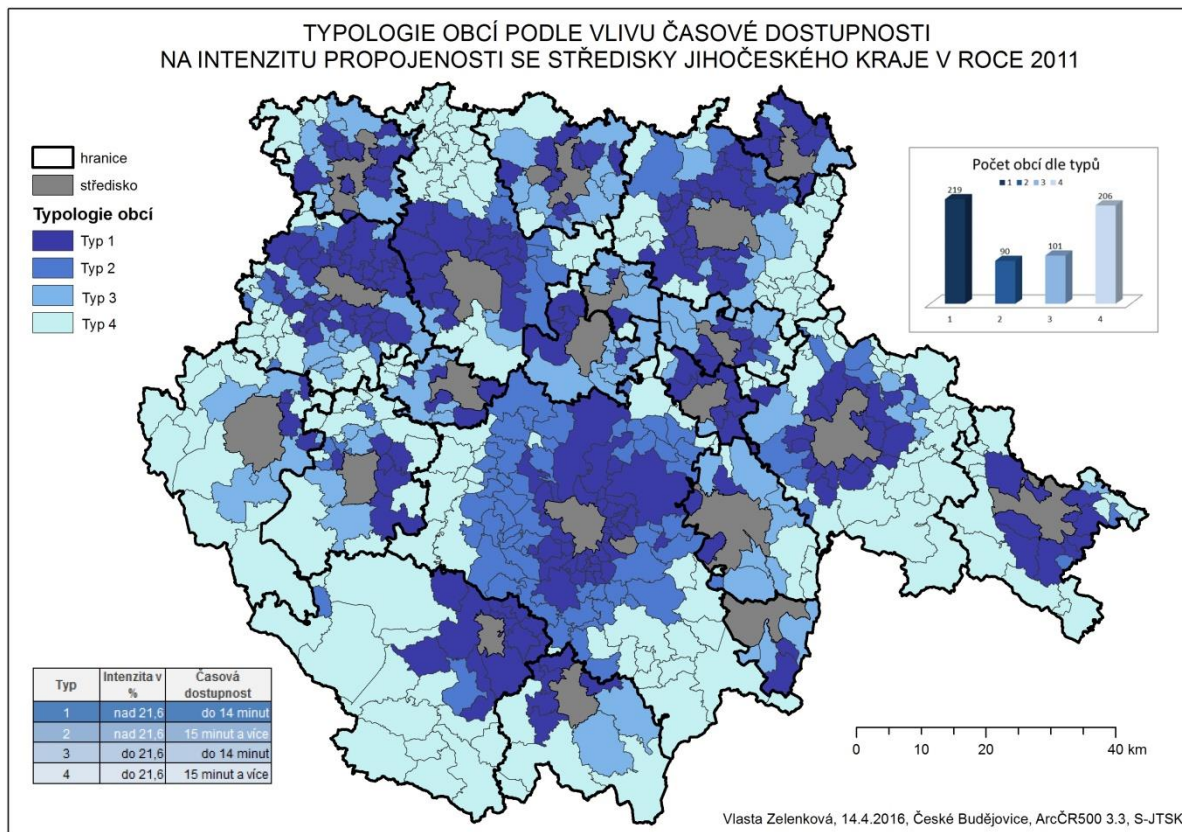
Nejvíce obcí je jak v případě dojížděky celkové, tak dojížděky do zaměstnání zařazeno do typu obcí 1. Tento typ obce se profiluje vysokou intenzitou dojížděky (větší než 21,6 % v dojížděce celkové, větší než 16,1 % v dojížděce do zaměstnání), tedy dosahuje vyšších hodnot míry integrity s příslušným střediskem než 50 % všech obcí mikroregionů Jihočeského kraje. Zároveň se vyznačuje nízkou časovou dostupností. Jedná se o obce, které jsou lokalizovány v nejbližším zázemí středisek či mají velmi dobré dopravní napojení na středisko, a díky tomu probíhá také velmi intenzivní dojížděka. V průměru vyjíždí do střediska necelá čtvrtina (24,6 %) obyvatelstva z počtu ekonomicky aktivních v rámci dojížděky do zaměstnání a 33,9 % v rámci dojížděky celkové. Obdobný počet obcí spadá do kategorie obcí 4 (206 v dojížděce celkové a 207 v dojížděce do zaměstnání). Tento typ je protikladem typu 1 a je vymezen nízkou intenzitou dojížděky dosahující hodnot menší, rovno mediánu a časovou dostupností 15 a více minut. Tyto obce se nacházejí zejména ve větších mikroregionech, kde s narůstající vzdáleností od centra narůstá časová dostupnost a zároveň klesá intenzita dojížděky. Tento trend je typický také pro příhraniční mikroregiony viz Vimperk a Český Krumlov, kde je limitujícím faktorem hlavně méně vyvinutá dopravní síť.

Podobný počet obcí se nachází v typech obcí 2 a 3, kde se pohybuje okolo 100 obcí. Tyto dvě kategorie tvoří opět protipóly. Třída obcí 2 je charakteristická vyšší hodnotou intenzity dojížděky než je medián, ale současně vykazuje časovou dostupnost 15 minut a více. Ve větší míře se tento typ nachází pouze v mikroregionu České Budějovice. To také dosvědčuje jeho dominantní postavení v rámci Jihočeského kraje, neboť i přes vyšší časovou dostupnost se

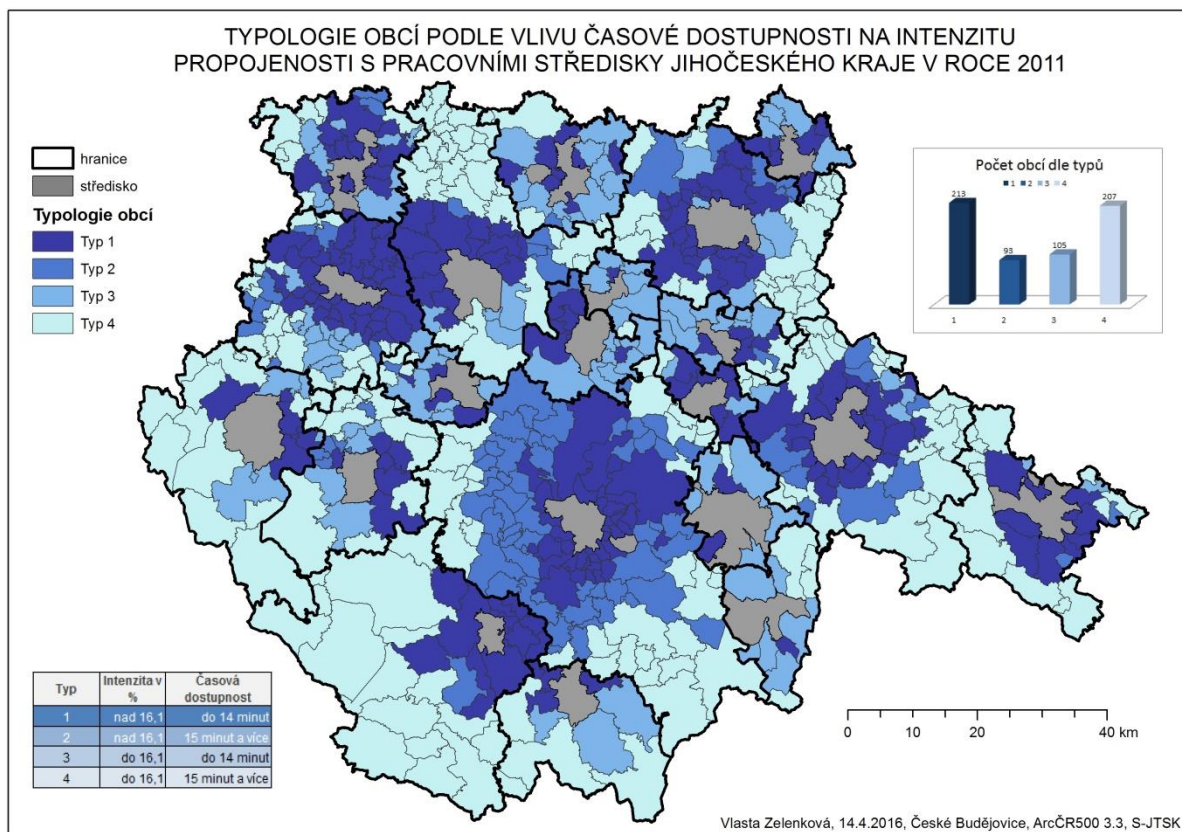
intenzita dojížděky drží na vysokých hodnotách. Lze tvrdit, že u středisek mezoregionálního typu se prodlužuje doba dojížděky bez ztráty intenzity právě kvůli jeho atraktivitě a výhodám oproti střediskům menším. Typ 3 je v kontrastu k typu 2. Je charakterizován nízkou intenzitou propojenosti se středisky a současně nízkou časovou dostupností. Tato kategorie je typická pro menší mikroregiony, jako je Soběslav, Týn nad Vltavou či Bechyně. Průměrná integrita obcí se středisky dosahuje 15,8 % v dojížděce celkové a 11,5 % v dojížděce do zaměstnání.

Obecně intenzita dojížděky do středisek s narůstající časovou dostupností klesá. Lze rozlišit 3 hierarchické stupně mikroregionů podle vývoje závislosti intenzity dojížděky na časové dostupnosti. Nejvyšší hierarchický stupeň zaujímá mikroregion Českých Budějovic. Zde se jako v jediném mikroregionu výrazně projevuje vysoká intenzita dojížděky i přes vyšší časovou dostupnost. Na druhou stranu se zde nevyskytuje žádná obec typu 3, tedy obec s nízkou intenzitou dojížděky a současně s nízkou časovou dostupností. To plyne již z podstaty toho, že České Budějovice jsou středisko mezoregionálního typu a v nejbližším zázemí probíhají ty nejintenzivnější vztahy, které jsou umocněny procesem stěhování z města na okraj a do blízkých sousedních obcí venkovského typu resp. suburbanizací. Druhý stupeň hierarchie tvoří velké mikroregiony (Tábor, Jindřichův Hradec, Strakonice aj.), kde platí, že intenzita dojížděky je nepřímě úměrná časové dostupnosti, tedy s rostoucím časem klesá intenzita. Tudiž obce s vysokou intenzitou dojížděky a vysokou časovou dostupností se zde nacházejí pouze ojediněle. Nejnižší stupeň pak tvoří malé mikroregiony, kde nedochází k nejintenzivnějšímu propojení se středisky plošně a převažují zejména obce 3. typu – s nízkou časovou dostupností a nízkou intenzitou dojížděky.

Mapa č. 14: Typologie obcí Jihočeského kraje podle vlivu časové dostupnosti na intenzitu celkové dojížd'ky v roce 2011



Mapa č. 15: Typologie obcí Jihočeského kraje podle vlivu časové dostupnosti na intenzitu dojížd'ky do zaměstnání v roce 2011



5. Závěr

Dojíždka je v současné době běžným jevem spojeným s prostorovou mobilitou. Je určitou formou prostorové mobility, díky níž dochází k přesunu mas a určitým způsobem zasahuje do každodenního koloběhu života obyvatel po celém světě. V této bakalářské práci je použita dojíždka jak denní, tak nedenní. Nedenní dojíždka je v rámci porovnání s denní dojíždkou odlišným typem mobility. Hlavními odlišnostmi jsou tyto aspekty: přepravní vzdálenosti a frekvence pohybu. S narůstající přepravní vzdáleností narůstá nedenní dojíždka, zatímco se snižuje frekvence pohybu (Čekal 2006).

Zásadním cílem této práce byla analýza prostorových vazeb na území Jihočeského kraje založená na dojíždce do zaměstnání popř. celkové dojíždce. Cílem bylo zachytit a vytvořit komplexní obraz o prostorové orientaci vztahů uvnitř kraje. Díky vypracování regionalizace Jihočeského kraje byl tento záměr uskutečněn a výsledkem jsou méně či více očekávané závěry.

Území Jihočeského kraje je rozděleno na 20 sfér vlivu. Jednoznačně dominujícím a víceméně očekávaným střediskem je krajské město České Budějovice a jeho mikroregion, který zaujímá více než 17% rozlohy a do kterého vyjíždí necelých 45 % všech vyjíždějících Jihočeského kraje. Mezi další nejvýznamnější patří v následujícím pořadí Tábor a Jindřichův Hradec a to jak v dojíždce celkové, tak i v dojíždce do zaměstnání. Na 4. a 5. místě oscilují střediska Písek a Strakonice. Ačkoliv v dojíždce do zaměstnání odsunuly Strakonice Písek na 5. příčku, v celkové dojíždce je tomu naopak. Na druhou stranu nejméně atraktivním je středisko Bechyně. Potenciál tohoto regionu je výrazně ovlivněn polohou. Negativní polohový potenciál tkví v lokaci střediska mezi 2 nejvýznamnějšími centry Jihočeského kraje – Českými Budějovicemi a Táborem. To je také příčinou, proč zde nedochází ke koncentraci a vzniku nových podniků. Překvapujícím výsledkem je mikroregion Suchdol nad Lužnicí, který se na základě dojíždky do zaměstnání rozšířil na úkor mikroregionu Třeboň. Příčinou je významná dojíždka do škol u obcí, které v rámci celkové dojíždky spádují ke středisku Třeboň, avšak v dojíždce do zaměstnání převládá spád do mikroregionu Suchdol nad Lužnicí.

Kromě prostorového uspořádání vztahů byla dále sledována intenzita těchto vazeb v podobě mapových výstupů míry integrity obcí se střediskem a souhlasnost funkčních a správních hranic. V souhlasnosti hranic funkčních mikroregionů s hranicemi SO ORP se projevuje

vysoká variabilita jednotlivých regionů. Souhlasnost je hodnocena jako procentuální vyjádření počtu obcí z SO ORP které spadají do stejnojmenného mikroregionu. V průměru za Jihočeský kraj je souhlasnost hranic mikroregionů se správními relativně nízká. Činí 66 % u dojížděky do zaměstnání a 67 % u dojížděky celkové. Toto vyjádření je, ale také značně omezující, neboť nijak nepočítá s obcemi, které se nenachází na území kraje.

Území kraje je rozděleno do 5. zón podle intenzity vztahů mezi nestřediskovou obcí a střediskem. Nejintenzivnější vztahy probíhají v těsné blízkosti středisek. Navíc je tato intenzita vztahů většinou podpořena dopravní sítí. Nejvíce obcí s intenzitou vztahů 40,1 % a více náleží mikroregionu České Budějovice. To podporuje jak významnost centra, tak i sídelní struktura (velký počet malých obcí). Sídelní struktura se významně projevuje také v mikroregionu Český Krumlov a Vimperk, kde má ovšem opačný gradient. Sídelní strukturu zde ovlivňují fyzicko-geografické podmínky (reliéf), díky čemuž jsou zde lokalizovány územně rozsáhlé obce s malým počtem obyvatel (většinou koncentrace staršího obyvatelstva), a to se právě projevuje i v intenzitě dojížděkových vztahů.

Dalším cílem této práce bylo sledování časové dopravní dostupnosti v rámci vymezených regionů podle celkové dojížděky a dojížděky do zaměstnání. Tohoto cíle bylo dosaženo vypracováním modelu časové dostupnosti jednotlivých mikroregionů v prostředí GIS. Výsledkem jsou mapové výstupy (viz Mapa č. 12 a 13). Časová dostupnost je při dokonalém napojení obce ke středisku ovlivňována hlavně vzdáleností od centra. Avšak napojit dokonale všechny obce ke středisku není možné, a proto zde vystupují další hlavní faktory ovlivňující časovou dostupnost např. vysoká devialita (nepřímé napojení), limitující fyzicko-geografické podmínky pro výstavbu silniční sítě či sídelní struktura. A i tyto faktory nepřímo ovlivňují dojížděku do zaměstnání či škol skrz časovou dostupnost. Podíl ochotných dojíždět s rostoucím časem samozřejmě klesá (viz Tab. 9 a 10). Dokládá to, že 63 % všech vyjíždějících a 62,4 % vyjíždějících do zaměstnání stráví na cestě do 14 minut. Od 15 do 29 minut stráví na cestě 32,6 % všech vyjíždějících a 33,7 % vyjíždějících do zaměstnání. V součtu vychází, že do 29 minut stráví na cestě 95,6 % všech vyjíždějících a 96,1 % vyjíždějících do zaměstnání. To dokazuje výraznou podmíněnost dojížděky časovou dostupností. Podmíněnost dojížděky časovou dostupností navíc reflektuje typologie obcí Jihočeského kraje (viz Mapa č. 14 a 15), kde jsou obce rozděleny do 4 typů podle vlivu časové dostupnosti na dojížděku. Projevuje se zde samozřejmě výrazný vliv časové dostupnosti na dojížděku ve smyslu nepřímé úměry. Výjimkou jsou obce typu dva, kde přes

narůstající čas neklesá intenzita dojížděky. Zde také hraje důležitou roli časová dostupnost, ovšem mnohem významnější postavení zde má atraktivita centra.

V této práci byly vytyčeny 2 hypotézy, které jsou podloženy odbornou literaturou. První hypotéza zmiňovala, že největší zázemí v rámci Jihočeského kraje budou mít České Budějovice jako středisko mezoregionálního významu. Dále se zabývala prostorovým rozložením mezoregionů na území kraje. V tomto případě je potvrzena hypotéza jen z části. Severní mikroregiony opravdu náleží mezoregionu Prahy, ovšem jsou zde připojeny ještě mikroregiony západní části. Co se týká Jihlavy jako mezoregionálního střediska, tak se její vliv projevil pouze v rámci celkové dojížděky. Mezoregion Jihlavy pohltil nejvýchodnější část Jihočeského kraje - mikroregion Dačice. Výrazně to ovlivňuje dojížděka do škol, která se vyznačuje odlišnou prostorovou organizací od dojížděky do zaměstnání, neboť dojížděka do škol (bez VŠ) se uskutečňuje na menší vzdálenost než dojížděka za prací. Žáci či studenti většinou dojíždí do nejbližší základní či střední školy, kterou si nevybírají na základě atraktivity, ale vzdálenosti. U dojížděky do zaměstnání to takto nefunguje. Projevuje se zde atraktivita práce, časová dostupnost zaměstnání, mzdové ohodnocení, a to jsou také důvody, proč v rámci dojížděky do zaměstnání není mikroregion Dačice integrální součástí mezoregionu Jihlava, ale mezoregionu Prahy.

Druhá hypotéza se věnuje časové dostupnosti, kde se předpokládá nejintenzivnější dojížděka v nejbližším zázemí střediska z důvodu dobré časové dostupnosti. Dále se očekává výrazně lepší průměrná časová dostupnost v menších regionech díky jejich kompaktnosti. Druhá hypotéza je jednoznačně potvrzena viz Mapy č. 8, 9, 12 a 13, ze kterých je patrná nejintenzivnější dojížděka soustředěná radiálně kolem centra. Navíc je očividná výrazně lepší průměrná časová dostupnost centra v menších mikroregionech, kde se projevuje hlavně nízká vzájemná vzdálenost obcí a střediska (např. Mladá Vožice, Bechyně, Týn nad Vltavou, Vodňany, Třeboň).

Tato práce disponuje i potenciální praktickou využitelností. Funkční regionalizaci a časovou dostupnost Jihočeského kraje lze zužitkovat v praxi např. v oboru územního plánování a regionálního rozvoje, při zefektivnění plánování rozvoje regionů, při investicích do regionálního rozvoje, výstavbě a zdokonalení dopravní infrastruktury (silniční).

6. Použitá literatura a zdroje

BAŠTOVÁ, M., FŇUKAL, M., KREJČÍ, T., TONEV, P., TOUŠEK, V. (2005): Největší centra dojížděky za prací na Moravě a ve Slezsku v letech 1991-2001. In: I. Bařova regionalistická konference - sborník anotací z mezinárodní konference s podtitulem "Ekonomika regionů". Univerzita Tomáše Bati, Zlín, 51s.

BRAINARD, J. S., LOVETT, A. A., BATEMAN, I. J. (1997): Using isochrone surfaces in travel-cost models. *Journal of Transport Geography*, 5, č. 2, s. 117-126.

CONVERSE, P. D. (1949): New laws of retail gravitation. *Journal of Marketing*, 14, č. 3, s. 379–384.

ČEKAL, J. (2006): Jihočeský kraj: regionálně geografická analýza prostorové mobility obyvatelstva. Disertační práce. Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta, Brno, 103 s.

ČTRNÁCT, P. (1983): Dojížděka do zaměstnání podle výsledků sčítání 1980. *Demografie*, 25, č. 3, s. 221-233.

de JONG, T., RITSEMA van ECK, J. (1999): Accessibility analysis and spatial competition effects in the kontext of GIS-supported service location planning. *Computers, Environment and Urban Systems*, 23, č. 2, s. 75 - 89

HANSEN, W. G. (1959): Accessibility and residential growth. Doctoral dissertation, Massachusetts Institute of Technology, 46 s.

HALÁS, M., KLAPKA, P. (2010): Regionalizace Česka z hlediska modelování prostorových interakcí. *Geografie*, roč. 115, č. 2, s. 144-160.

HALÁS, M., KLADIVO, P., ŠIMÁČEK, P., MINTÁLOVÁ, T. (2010): Delimitation of micro-regions in the Czech republic by nodal relations. *Moravian geographical reports*, 18, č. 2, s. 16-23.

HAMPL, M. (2004): Současný vývoj geografické organizace a změny v dojížděcí za prací a do škol v Česku. *Geografie*, 109, č. 3, s. 205-222.

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

HAMPL, M., MARADA, M. (2015): Sociogeografická regionalizace Česka. *Geografie*, 120, č. 3, s. 397 - 421

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

HORÁK, J., ŠIMEK, M., RŮŽIČKA, L., HORÁKOVÁ, B. (2008): Možnosti analýzy a hodnocení dopravní dostupnosti. Dokument, Institut geoinformatiky VŠB-TU, Ostrava, 38 s.

HORŇÁK, M. (2008): Význam dopravnej polohy v procese koncentrácie obyvateľstva v Slovenskej republike. In: Kvizda, M., Tomeš, Z.: *Konkurenceschopnosť a konkurencia v železniční dopravě - ekonomické a regionální aspekty regulace konkurenčního prostředí*. Recenzovaný sborník příspěvků ze semináře Telč 2008, Brno, s. 132-141

HUDEČEK, T. (2010): Dostupnost v Česku v období 1991-2001: vztah k dojížděcí do zaměstnání a do škol. *Česká geografická společnost*, Praha, 141 s.

HUDEČEK, T., PÍRO, L. (2011): Dostupnost v Praze při využití páteřního systému městské hromadné dopravy v období 1980 -2020. *Geografické rozhledy*, 21, č. 1, s. 10 – 11

HUDEČEK, T., CHURANĚ, R., KUFNER, J. (2011): Dostupnost Prahy při využití silniční dopravy v období 1920–2020. *Geografie*, 116, č. 3, s. 317–334.

JUREČEK, Z. (1967): Dojížděčka do zaměstnání. *Demografie*, 9, č. 2, s. 114-118

JOHNSTON, R., GREGORY, D., PRATT, G., WATTS, M. J., WHATMORE, S. (2009): *The Dictionary of Human Geography*. 5th edition, Blackwell Publishers Ltd, Singapore, 1 052 s.

KLADIVO, P., ROUBÍNEK, P., HALÁS, M. (2010): Modelové příklady regionalizací a jejich aplikační přínos na území Olomouckého kraje. *Regionální studia*, 3, č. 2, s. 19-28

KRAFT, S. (2015): *Základy geografie dopravy*. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, 77 s.

KRAFT, S., BLAŽEK, M. (2010): Intraurbánní dostupnost zastávek městské hromadné dopravy a její hodnocení pomocí nástrojů GIS. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, 10 s.

KRAFT, S., VANČURA, M. (2008): Regionální vyhodnocení efektivity dopravního systému České republiky a jeho prostorových dopadů. In: Klímová, V. : "XI. Mezinárodní kolokvium o regionálních vědách", ESF MU, Brno, s. 252 - 260.

KRAFT, S., VANČURA, M. (2011): České Budějovice a jejich regionální působnost: Dojížděka za prací a její změny v transformačním období mezi roky 1991 a 2001. *Auspica*, č. 2, s. 43-48.

KRIŽAN, F., GURŇÁK, D. (2008): Vybrané kartografické a grafické metody znázorňování dostupnosti. *Acta Facultatis rerum naturalium Universitatis Comenianae, Geographica*, No. 51, s. 71-82

KUSEDOVÁ, D. (1996): Analýza dostupnosti obcí Slovenska. In: Sbor. Ref. Konference Aktivity v kartografii 96', Kartografická spoločnosť SR a Geografický ústav SAV, Bratislava, s. 29-49

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

MAIER, K., MULÍČEK, O., FRANKE, D. (2010). Vývoj regionalizace a vliv infrastruktur na atraktivitu území České republiky. *Urbanismus a územní rozvoj*, 13, č. 5, s. 71-81.

MARADA, M., KVĚTOŇ, V., VONDRÁČKOVÁ, P. (2010): Doprava a geografická organizace společnosti v Česku. *Geographica*, sv. 2, Česká geografická společnost, Praha, 146 s.

MICHNIAK, D., (2002): Dostupnosť jako geografická kategória a jej význam při hodnotení územno-správného členenia Slovenska. *Geografický ústav Slovenskej akademie vied*, Bratislava, 125 s.

MICHNIAK, D., (2003): Dostupnost okresných miest na Slovensku. *Geografický časopis*, Geografický ústav SAV, Bratislava, 55, č. 1, s. 21-39

MORRIS, J.M. , DUMBLE, P.L., WIGAN, M.R. (1978): Accessibility indicators for transport planning. *Transportation Research*, 13A, s. 91-109

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

OUŘEDNÍČEK, M., SÝKORA, L. (2002): Současné změny v rozmístění obyvatelstva a v sociálně prostorové struktuře Prahy. *Demografie*, 44, č. 4, s. 270 - 272

PODHORSKÝ, F. 2002(a). Cestná doprava. In: *Atlas krajiny Slovenskej republiky*. Bratislava: Ministerstvo životného prostredia SR; Banská Bystrica: Slovenská agentúra životného prostredia, s. 177

PODHORSKÝ, F. 2002(b). Osobná železničná doprava. In: *Atlas krajiny Slovenskej republiky*. Bratislava: Ministerstvo životného prostredia SR; Banská Bystrica: Slovenská agentúra životného prostredia, s. 178

REILLY, W. J. (1929): Methods for the study of retail relationships. *University of Texas Bulletin no. 2944*, University of Texas, Austin, p. 48 - 50

RODRIGUE, J. P., COMTOIS, C., SLACK, B., (2006): *The Geography of Transport Systems*, London, Routledge, 296 s.

RŮŽKOVÁ, J. (2001): Sčítáme se v novém tisíciletí (přehled o organizaci a obsahu sčítání lidu, domů a bytů v České republice). Demografie, 43, č. 1, s. 47-54.

ŘEHÁK, S. (1987): Dojíždka do zaměstnání 1:750 000 In: Atlas obyvatelstva ČSSR. Geografický ústav ČSAV - FSÚ, Brno.

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

SHEN, Q., (1998): Spatial technologies, accessibility, and social construction of urban space. Computers, Environment and Urban Systems, 22, č. 5, s. 447-464.

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

ŠILHÁNKOVÁ, V. (2007): Teoretické přístupy k regionálnímu rozvoji. Studijní text, Univerzita Pardubice, Fakulta ekonomicko-správní, Pardubice, 130 s.

THOMPSON, D. L. (1966): Future directions in retail area research. Economic geography, 42, č. 1, s. 1-18

TONEV, P. (2013): Změny v dojíždce z prací v období transformace: komparace lokálních trhů práce. Disertační práce. Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta, Geografický ústav, Brno, 122 s.

VLKOVÁ, K. (2014): Dojíždka za prací v okrese Strakonice: Geografické aspekty a aktuální trendy. Bakalářská práce. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, České Budějovice, 91s.

WACHS, M. (1995): The Political Context of Transport Policy. In: Hanson, S. (ed.): The Geography of Urban Transportation. Second edition. The Guilford Press, London, s. 269 - 286

Internetové zdroje

AUTOKLUB (2015): Statistika nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR za období roku 2015,

<http://www.autoklub.cz/dokument/9698-statistika-nehodovosti-za-rok-2015.html>

(7. 2. 2017)

ARCDATA (2016): ArcČR 500 v. 3.3 ,

<https://www.arcdata.cz/produkty/geograficka-data/arccr-500> (27. 11. 2016).

ČSÚ (2004a): Dojíždka za prací a do škol v hl. m. Praze (na základě výsledků SLDB) – 2001,

<https://www.czso.cz/csu/czso/dojizdka-za-praci-a-do-skol-v-hl-m-praze-na-zaklade-vysledku-sldb-2001-jbxxnh0fkk> (8. 8. 2016)

ČSÚ (2004b): Dojíždka za prací a do škol v Jihočeském kraji (na základě výsledků SLDB) – 2001,

<https://www.czso.cz/csu/czso/dojizdka-za-praci-a-do-skol-v-jihoceskem-kraji-na-zaklade-vysledku-sldb-2001-rv3udmcy9d> (8. 8. 2016)

ČSÚ (2004c): Dojíždka za prací a do škol v Jihočeském kraji (na základě výsledků SLDB) – 2001 – Frekvence vyjíždky, denní vyjíždka podle času stráveného na cestě,

https://www.czso.cz/csu/czso/13-3133-04--2_5_frekvence_vyjidky-_denni_vyjizdka_podle_casu_straveneho_na_ceste (31. 8. 2016)

ČSÚ (2004d): Dojíždka za prací a do škol v Pardubickém kraji (na základě výsledků SLDB) – 2001,

<https://www.czso.cz/csu/czso/dojizdka-za-praci-a-do-skol-v-pardubickem-kraji-na-zaklade-vysledku-sldb-2001-wea488yem7> (8. 8. 2016)

ČSÚ (2010): Československé sčítání lidu 1961,

https://www.czso.cz/csu/sldb/ceskoslovenske_scitani_lidu_1961 (26. 8. 2016)

ČSÚ (2011): Počet obyvatel v obcích (přepočtený na definitivní výsledky SLDB 2011) - k 1.1.2011,

<https://www.czso.cz/csu/czso/pocet-obyvatel-v-obcichprepoceny-na-definitivni-vysledky-sldb-2011-k-112011-vr7xowgr7o> (12. 12. 2016)

ČSÚ (2013): Dojíždka do zaměstnání a škol podle Sčítání lidu, domů a bytů - Česká republika – 2011,

<https://www.czso.cz/csu/czso/dojizdka-do-zamestnani-a-skol-podle-scitani-lidu-domu-a-bytu-2011-ceska-republika-2011-6elqhrwol> (3. 9. 2016)

ČSÚ (2013a): Statistický lexikon obcí České republiky 2013,

<https://www.czso.cz/csu/czso/statisticky-lexikon-obci-2013-a8m6eyff20> (4. 9. 2016)

INTEGROVANÝ PORTÁL MPSV(2016): Statistiky nezaměstnanosti z územního hlediska,

<http://portal.mpsv.cz/sz/stat/nz/uzem> (15. 9. 2016)

PORTÁL JIHOČESKÉHO KRAJE (2013): Program rozvoje Jihočeského kraje 2014 – 2020 – Příloha č. 3 socioekonomický profil Jihočeského kraje,

http://www.krajjihocesky.cz/1598/program_rozvoje_jihoceskeho_kraje_2014_8211_2020.htm (15. 3. 2017)

7. Seznam použitých map, obrázků a tabulek

Mapa č. 1: Sociogeografická regionalizace Jihočeského kraje v roce 2011 podle metody Hampla

Mapa č. 2: Sociogeografická regionalizace Jihočeského kraje v roce 2001 podle metody Haláse

Mapa č. 3: Sociogeografická regionalizace Jihočeského kraje v roce 2001 podle metody Sýkory

Mapa č. 4: Srovnání vymezení středisek a regionů podle jednotlivých metod

Mapa č. 5: Střediska dojížděky podle jednotlivých metod v Jihočeském kraji v roce 2011

Mapa č. 6: Regionalizace Jihočeského kraje v roce 2011

Mapa č. 7: Regionalizace Jihočeského kraje na základě dojížděky do zaměstnání v roce 2011

Mapa č. 8: Míra integrity v Jihočeském kraji na základě celkové dojížděky v roce 2011

Mapa č. 9: Míra integrity v Jihočeském kraji na základě dojížděky do zaměstnání v roce 2011

Mapa č. 10: Mezoregiony v Jihočeském kraji v roce 2011

Mapa č. 11: Silniční síť Jihočeského kraje

Mapa č. 12: Časová dostupnost středisek v rámci mikroregionů Jihočeského kraje v roce 2011

Mapa č. 13: Časová dostupnost pracovních středisek v rámci mikroregionů Jihočeského kraje v roce 2011

Mapa č. 14: Typologie obcí Jihočeského kraje podle vlivu časové dostupnosti na intenzitu celkové dojížděky v roce 2011

Mapa č. 15: Typologie obcí Jihočeského kraje podle vlivu časové dostupnosti na intenzitu dojížděky do zaměstnání v roce 2011

Obr. 1: Teorie grafů – Reálná dopravní síť (vlevo) vs. dopravní síť převedená pomocí teorie grafů (vpravo)

Obr. 2: Přiřazení obcí k centrům v případě diskontinuity regionu

Obr. 3: Schéma časové a cestní dostupnost jednotlivých středisek

Tab. 1: Přehled významných vlivů působících na objem dojížděky a její změny v rámci ČR mezi lety 1991 – 2001

Tab. 2: Hierarchické kategorie regionálních středisek

Tab. 3: Klasifikace pozemních komunikací podle rychlosti

Tab. 4: Vymezení středisek Jihočeského kraje v roce 2011

Tab. 5: Srovnání regionů Jihočeského kraje v roce 2011

Tab. 6: Souhlasnost obcí mikroregionů Jihočeského kraje s hranicemi ORP

Tab. 7: Míra integrity s centrem podle celkové dojížděky

Tab. 8: Míra integrity s centrem podle dojížděky do zaměstnání

Tab. 9: Časová dostupnost středisek podle celkové dojížděky

Tab. 10: Časová dostupnost středisek podle dojížděky do zaměstnání

8. Přílohy

Příloha 1 : Charakteristika zázemí středisek (stanovených na základě celkové dojížd'ky) Jihočeského kraje v roce 2011

Charakteristika zázemí a časová dostupnost středisek Jihočeského kraje v roce 2011									
Bechyně					Bechyně				
Míra integrity s centrem v %	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních	Časová dostupnost centra v minutách	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních
40,1 a více	x	x	x	x	0 - 10	5213	4	95	536
30,1 - 40	x	x	x	x	11 - 14	2923	3	26	190
20,1 - 30	1251	2	25	97	15 - 29	691	1	10	99
10,1 - 20	6744	5	101	676	30 - 44	x	x	x	x
0 - 10	832	1	5	52	45 - 72	x	x	x	x
Suma	8827	8	131	825	Suma	8827	8	131	825
Blatná					Blatná				
Míra integrity s centrem v %	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních	Časová dostupnost centra v minutách	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních
40,1 a více	382	1	31	66	0 - 10	11304	12	423	1933
30,1 - 40	2513	4	98	279	11 - 14	10266	11	208	1097
20,1 - 30	7514	9	229	891	15 - 29	6 419	4	93	868
10,1 - 20	13791	11	311	2073	30 - 44	x	x	x	x
0 - 10	3789	2	55	589	45 - 72	x	x	x	x
Suma	27989	27	724	3898	Suma	27989	27	724	3898

České Budějovice					České Budějovice				
Míra integrity s centrem v %	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních	Časová dostupnost centra v minutách	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních
40,1 a více	32748,6	44	7681	15438	0 - 10	9103,8	22	4978	10586
30,1 - 40	41971,9	25	4734	13206	11 - 14	31018,7	15	3772	9077
20,1 - 30	40457,6	27	3077	12383	15 - 29	79076,8	63	6879	22690
10,1 - 20	50871,9	20	1250	7707	30 - 44	36685,9	17	909	5029
0 - 10	7012,3	4	195	2230	45 - 72	17177,1	3	399	3582
Suma	173062,3	120	16937	50964	Suma	173062,3	120	16937	50964
Český Krumlov					Český Krumlov				
Míra integrity s centrem v %	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních	Časová dostupnost centra v minutách	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních
40,1 a více	x	x	x	x	0 - 10	11870	7	1299	3685
30,1 - 40	12801	5	1274	3540	11 - 14	10938	4	408	1557
20,1 - 30	14122	8	482	1902	15 - 29	17915	6	117	877
10,1 - 20	39558	4	195	1613	30 - 44	58046	8	267	4250
0 - 10	40072,12	9	142	3397	45 - 72	7784	1	2	83
Suma	106553,1	26	2093	10452	Suma	106553,1	26	2093	10452
Dačice					Dačice				
Míra integrity s centrem v %	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních	Časová dostupnost centra v minutách	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních
40,1 a více	2989	4	193	432	0 - 10	9015	4	274	899

30,1 - 40	10312	5	399	1099	11 - 14	6964	6	372	931
20,1 - 30	2986	2	84	348	15 - 29	26658	15	381	3720
10,1 - 20	13430	8	262	1974	30 - 44	x	x	x	x
0 - 10	12920	6	89	1697	45 - 72	x	x	x	x
Suma	42637	25	1027	5550	Suma	42637	25	1027	5550
Jindřichův Hradec					Jindřichův Hradec				
Míra integrity s centrem v %	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních	Časová dostupnost centra v minutách	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních
40,1 a více	4341	6	381	772	0 - 10	10839	8	643	1747
30,1 - 40	11065	7	500	1458	11 - 14	15743	14	849	3438
20,1 - 30	24935	15	784	3409	15 - 29	55256	33	1111	7751
10,1 - 20	34975	22	855	5606	30 - 44	7408	2	15	270
0 - 10	13930	7	98	1961	45 - 72	x	x	x	x
Suma	89246	57	2618	13206	Suma	89246	57	2618	13206
Kaplice					Kaplice				
Míra integrity s centrem v %	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních	Časová dostupnost centra v minutách	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních
40,1 a více	x	x	x	x	0 - 10	6547	5	336	1115
30,1 - 40	2700	3	174	519	11 - 14	12322	3	240	1330
20,1 - 30	10459	4	312	1283	15 - 29	22774	4	170	1106
10,1 - 20	20361	4	256	1641	30 - 44	x	x	x	x
0 - 10	8123	1	4	108	45 - 72	x	x	x	x
Suma	41643	12	746	3551	Suma	41643	12	746	3551
Milevsko					Milevsko				

Míra integrity s centrem v %	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních	Časová dostupnost centra v minutách	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních
40,1 a více	444	1	29	70	0 - 10	8430	9	324	1459
30,1 - 40	829	2	71	226	11 - 14	14123	10	243	1446
20,1 - 30	9713	10	229	956	15 - 29	8798	6	128	1072
10,1 - 20	18435	9	356	2493	30 - 44	x	x	x	x
0 - 10	1930	3	10	232	45 - 72	x	x	x	x
Suma	31351	25	695	3977	Suma	31351	25	695	3977
Mladá Vožice					Mladá Vožice				
Míra integrity s centrem v %	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních	Časová dostupnost centra v minutách	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních
40,1 a více	1223	1	52	86	0 - 10	10183	9	220	803
30,1 - 40	750	2	29	84	11 - 14	909	1	12	62
20,1 - 30	6129	5	123	472	15 - 29	x	x	x	x
10,1 - 20	909	1	12	62	30 - 44	x	x	x	x
0 - 10	2081	1	16	161	45 - 72	x	x	x	x
Suma	11092	10	232	865	Suma	11092	10	232	865
Písek					Písek				
Míra integrity s centrem v %	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních	Časová dostupnost centra v minutách	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních
40,1 a více	2650	3	216	509	0 - 10	6463	6	413	1297
30,1 - 40	10724	7	566	1613	11 - 14	19798	12	703	2240

20,1 - 30	19753	12	574	2135	15 - 29	38343	24	1017	6099
10,1 - 20	30549	18	775	5230	30 - 44	5840	5	65	1029
0 - 10	6768	7	67	1178	45 - 72	x	x	x	x
Suma	70444	47	2198	10665	Suma	70444	47	2198	10665
Prachatice					Prachatice				
Míra integrity s centrem v %	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních	Časová dostupnost centra v minutách	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních
40,1 a více	2118	2	108	261	0 - 10	2994	3	187	521
30,1 - 40	4834	3	171	522	11 - 14	13586	8	348	1677
20,1 - 30	2691	5	124	521	15 - 29	28387	19	556	4475
10,1 - 20	24571	19	527	3535	30 - 44	x	x	x	x
0 - 10	10753	1	161	1834	45 - 72	x	x	x	x
Suma	44967	30	1091	6673	Suma	44967	30	1091	6673
Soběslav					Soběslav				
Míra integrity s centrem v %	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních	Časová dostupnost centra v minutách	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních
40,1 a více	612	1	9	20	0 - 10	7968	9	370	1460
30,1 - 40	2339	3	138	428	11 - 14	5532	5	93	670
20,1 - 30	4344	5	189	786	15 - 29	3904	4	50	266
10,1 - 20	9531	8	174	1129	30 - 44	x	x	x	x
0 - 10	578	1	3	33	45 - 72	x	x	x	x
Suma	17404	18	513	2396	Suma	17404	18	513	2396
Strakonice					Strakonice				

Míra integrity s centrem v %	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních	Časová dostupnost centra v minutách	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních
40,1 a více	451	1	17	40	0 - 10	15002	23	937	3461
30,1 - 40	6972	13	423	1289	11 - 14	20524	21	869	4448
20,1 - 30	23289	26	1099	4509	15 - 29	21311	28	457	2772
10,1 - 20	24682	29	718	4726	30 - 44	x	x	x	x
0 - 10	1443	3	6	117	45 - 72	x	x	x	x
Suma	56837	72	2263	10681	Suma	56837	72	2263	10681
Suchdol nad Lužnicí					Suchdol nad Lužnicí				
Míra integrity s centrem v %	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních	Časová dostupnost centra v minutách	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních
40,1 a více	x	x	x	x	0 - 10	2253	2	32	260
30,1 - 40	2382	1	53	171	11 - 14	5939,41	3	95	534
20,1 - 30	689	1	18	73	15 - 29	x	x	x	x
10,1 - 20	2835	1	34	265	30 - 44	x	x	x	x
0 - 10	2286,41	2	22	285	45 - 72	x	x	x	x
Suma	8192,41	5	127	794	Suma	8192,41	5	127	794
Tábor					Tábor				
Míra integrity s centrem v %	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních	Časová dostupnost centra v minutách	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních
40,1 a více	1524	4	156	342	0 - 10	10987	14	2053	7234
30,1 - 40	10069	14	626	1807	11 - 14	20366	16	952	4275

20,1 - 30	24335	13	2423	9621	15 - 29	38804	29	883	5080
10,1 - 20	30732	25	661	4517	30 - 44	1236	2	5	69
0 - 10	4733	5	27	371	45 - 72	x	x	x	x
Suma	71393	61	3893	16658	Suma	71393	61	3893	16658
Třeboň					Třeboň				
Míra integrity s centrem v %	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních	Časová dostupnost centra v minutách	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních
40,1 a více	x	x	x	x	0 - 10	3753	3	162	621
30,1 - 40	1733	2	86	221	11 - 14	14839	7	291	1790
20,1 - 30	2032	2	76	305	15 - 29	7753	4	127	1169
10,1 - 20	17842	9	329	2105	30 - 44	x	x	x	x
0 - 10	4738	1	89	949	45 - 72	x	x	x	x
Suma	26345	14	580	3580	Suma	26345	14	580	3580
Týn nad Vltavou					Týn nad Vltavou				
Míra integrity s centrem v %	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních	Časová dostupnost centra v minutách	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních
40,1 a více	x	x	x	x	0 - 10	7308,61	6	115	581
30,1 - 40	440,34	1	14	44	11 - 14	10951,59	5	280	1226
20,1 - 30	7098,52	4	260	1037	15 - 29	1134,68	1	19	91
10,1 - 20	9567,02	5	135	754	30 - 44	x	x	x	x
0 - 10	2289	2	5	63	45 - 72	x	x	x	x
Suma	19394,88	12	414	1898	Suma	19394,88	12	414	1898
Veselí nad Lužnicí					Veselí nad Lužnicí				

Míra integrity s centrem v %	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních	Časová dostupnost centra v minutách	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních
40,1 a více	473	1	38	93	0 - 10	5331	7	211	705
30,1 - 40	604	1	47	129	11 - 14	3770	3	67	277
20,1 - 30	6835	6	182	664	15 - 29	892	1	24	124
10,1 - 20	2081	3	35	220	30 - 44	x	x	x	x
0 - 10	x	x	x	x	45 - 72	x	x	x	x
Suma	9993	11	302	1106	Suma	9993	11	302	1106
Vimperk					Vimperk				
Míra integrity s centrem v %	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních	Časová dostupnost centra v minutách	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních
40,1 a více	x	x	x	x	0 - 10	483	2	42	176
30,1 - 40	1271	1	98	267	11 - 14	16644	8	488	2375
20,1 - 30	13406	6	321	1454	15 - 29	33177	12	250	2352
10,1 - 20	10921	5	229	1633	30 - 44	10478	1	7	102
0 - 10	35184	11	139	1651	45 - 72	x	x	x	x
Suma	60782	23	787	5005	Suma	60782	23	787	5005
Vodňany					Vodňany				
Míra integrity s centrem v %	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních	Časová dostupnost centra v minutách	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních
40,1 a více	531	1	37	70	0 - 10	9450	8	331	1689
30,1 - 40	2092	2	75	227	11 - 14	733	2	9	50

20,1 - 30	2790	4	109	461	15 - 29	2234	3	21	133
10,1 - 20	5872	5	132	1031	30 - 44	x	x	x	x
0 - 10	1132	1	8	83	45 - 72	x	x	x	x
Suma	12417	13	361	1872	Suma	12417	13	361	1872

Zdroj: ČSÚ (2011), Integrovaný portál MPSV (2016), SLDB 2011, Statistický lexikon obcí České republiky 2013, vlastní výpočty

Příloha 2 : Charakteristika zázemí středisek (stanovených na dojízděky do zaměstnání) Jihočeského kraje v roce 2011

Charakteristika zázemí a časová dostupnost středisek Jihočeského kraje v roce 2011									
Bechyně					Bechyně				
Míra integrity s centrem v %	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních	Časová dostupnost centra v minutách	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních
40 a více	x	x	x	x	0 - 10	5213	4	73	536
30,1 - 40	x	x	x	x	11 - 14	2923	3	22	190
20,1 - 30	x	x	x	x	15 - 29	691	1	8	99
10,1 - 20	5832	5	79	561	30 - 44	x	x	x	x
0 - 10	2995	3	24	264	45 - 72	x	x	x	x
Suma	8827	8	103	825	Suma	8827	8	103	825
Blatná					Blatná				
Míra integrity s centrem v %	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních	Časová dostupnost centra v minutách	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních
40 a více	x	x	x	x	0 - 10	11304	12	320	1933
30,1 - 40	615	2	29	94	11 - 14	10266	11	175	1097
20,1 - 30	5395	7	153	675	15 - 29	10482	9	123	1264

10,1 - 20	18558	16	369	2532	30 - 44	x	x	x	x
0 - 10	7484	7	70	993	45 - 72	x	x	x	x
Suma	32052	32	621	4294	Suma	32052	32	618	4294
České Budějovice					České Budějovice				
Míra integrity s centrem v %	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních	Časová dostupnost centra v minutách	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních
40,1 a více	5827,1	10	699	1555	0 - 10	9103,8	22	3654	10586
30,1 - 40	26840,1	37	5027	14086	11 - 14	31018,7	15	2776	9077
20,1 - 30	47382,5	28	4083	15265	15 - 29	79234,0	64	5243	22698
10,1 - 20	76105,9	37	2622	17119	30 - 44	34306,0	17	668	5056
0 - 10	13475,0	8	79	1288	45 - 72	15968,1	2	169	1896
Suma	169630,6	120	12510	49313	Suma	169630,6	120	12510	49313
Český Krumlov					Český Krumlov				
Míra integrity s centrem v %	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních	Časová dostupnost centra v minutách	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních
40,1 a více	x	x	x	x	0 - 10	11870	7	1023	3685
30,1 - 40	2771	1	575	1891	11 - 14	10938	4	314	1557
20,1 - 30	13962	6	487	1913	15 - 29	21631	7	90	1081
10,1 - 20	32140	7	329	1782	30 - 44	58046	8	223	4250
0 - 10	61396,12	13	261	5070	45 - 72	7784	1	2	83
Suma	110269,12	27	1652	10656	Suma	110269,1	27	1652	10656
Dačice					Dačice				
Míra integrity s centrem v %	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních	Časová dostupnost centra v minutách	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních
40,1 a více	479	1	23	53	0 - 10	6964	6	223	931

30,1 - 40	x	x	x	x	11 - 14	9307	5	189	948
20,1 - 30	10246	7	298	1247	15 - 29	26673	15	295	3724
10,1 - 20	13344	9	212	1329	30 - 44	x	x	x	x
0 - 10	18875	9	159	2974	45 - 72	x	x	x	x
Suma	42944	26	692	5603	Suma	42944	26	707	5603
Jindřichův Hradec					Jindřichův Hradec				
Míra integrity s centrem v %	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních	Časová dostupnost centra v minutách	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních
40,1 a více	x	x	x	x	0 - 10	10839	8	438	1747
30,1 - 40	2175	4	149	415	11 - 14	15743	14	633	3438
20,1 - 30	13942	10	479	1916	15 - 29	51818	33	803	6259
10,1 - 20	49979	30	1091	7659	30 - 44	6927	1	6	227
0 - 10	19231	12	126	1719	45 - 72	x	x	x	x
Suma	85327	56	1845	11709	Suma	85327	56	1880	11671
Kaplice					Kaplice				
Míra integrity s centrem v %	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních	Časová dostupnost centra v minutách	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních
40,1 a více	x	x	x	x	0 - 10	5211	3	181	884
30,1 - 40	x	x	x	x	11 - 14	12322	4	187	1330
20,1 - 30	3468	3	141	634	15 - 29	22774	4	109	1106
10,1 - 20	27357	6	321	2357	30 - 44	x	x	x	x
0 - 10	9482	2	15	329	45 - 72	x	x	x	x
Suma	40307	11	477	3320	Suma	40307	11	477	3320
Milevsko					Milevsko				

Míra integrity s centrem v %	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních	Časová dostupnost centra v minutách	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních
40,1 a více	x	x	x	x	0 - 10	8430	10	252	1459
30,1 - 40	444	1	23	70	11 - 14	14123	9	188	1446
20,1 - 30	1986	3	89	340	15 - 29	7894	5	88	931
10,1 - 20	18113	14	320	2279	30 - 44	x	x	x	x
0 - 10	9904	6	96	1147	45 - 72	x	x	x	x
Suma	30447	24	528	3836	Suma	30447	24	528	3836
Mladá Vožice					Mladá Vožice				
Míra integrity s centrem v %	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních	Časová dostupnost centra v minutách	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních
40,1 a více	x	x	x	x	0 - 10	10183	9	145	803
30,1 - 40	1656	2	43	118	11 - 14	909	1	6	62
20,1 - 30	710	1	22	89	15 - 29	x	x	x	x
10,1 - 20	5736	5	67	435	30 - 44	x	x	x	x
0 - 10	2990	2	19	223	45 - 72	x	x	x	x
Suma	11092	10	151	865	Suma	11092	10	151	865
Písek					Písek				
Míra integrity s centrem v %	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních	Časová dostupnost centra v minutách	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních
40,1 a více	x	x	x	x	0 - 10	6463	12	283	1297
30,1 - 40	2099	2	132	424	11 - 14	19798	6	487	2240
20,1 - 30	15539	11	546	2349	15 - 29	38343	24	707	6099
10,1 - 20	36689	19	694	5501	30 - 44	5262	5	37	1077
0 - 10	15539	15	142	2439	45 - 72	x	x	x	x

Suma	69866	47	1514	10713	Suma	69866	47	1514	10713
Prachatice					Prachatice				
Míra integrity s centrem v %	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních	Časová dostupnost centra v minutách	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních
40,1 a více	490	1	9	19	0 - 10	2994	3	140	521
30,1 - 40	529	1	45	143	11 - 14	13586	8	258	1677
20,1 - 30	7224	6	204	875	15 - 29	28387	18	445	4475
10,1 - 20	20672	18	400	3130	30 - 44	x	x	x	x
0 - 10	16052	4	185	2506	45 - 72	x	x	x	x
Suma	44967	30	843	6673	Suma	44967	29	843	6673
Soběslav					Soběslav				
Míra integrity s centrem v %	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních	Časová dostupnost centra v minutách	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních
40,1 a více	x	x	x	x	0 - 10	7968	9	210	1460
30,1 - 40	x	x	x	x	11 - 14	5532	5	70	670
20,1 - 30	955	1	30	146	15 - 29	4203	5	32	319
10,1 - 20	8087	11	192	1234	30 - 44	x	x	x	x
0 - 10	8661	7	90	1069	45 - 72	x	x	x	x
Suma	17703	19	312	2449	Suma	17703	19	312	2449
Strakonice					Strakonice				
Míra integrity s centrem v %	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních	Časová dostupnost centra v minutách	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních
40,1 a více	x	x	x	x	0 - 10	15002	23	735	3461
30,1 - 40	2545	6	78	246	11 - 14	20524	21	726	4448
20,1 - 30	18476	22	815	3697	15 - 29	20656	27	371	2696

10,1 - 20	29471	34	878	5867	30 - 44	x	x	x	x
0 - 10	5690	9	61	795	45 - 72	x	x	x	x
Suma	56182	71	1832	10605	Suma	56182	71	1832	10605
Suchdol nad Lužnicí					Suchdol nad Lužnicí				
Míra integrity s centrem v %	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních	Časová dostupnost centra v minutách	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních
40,1 a více	x	x	x	x	0 - 10	2253	2	31	260
30,1 - 40	x	x	x	x	11 - 14	10685,41	5	74	794
20,1 - 30	689	1	18	73	15 - 29	7840	3	165	2737
10,1 - 20	6386	2	45	349	30 - 44	x	x	x	x
0 - 10	13703,41	7	207	3369	45 - 72	x	x	x	x
Suma	20778,41	10	270	3791	Suma	20778,41	10	270	3791
Tábor					Tábor				
Míra integrity s centrem v %	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních	Časová dostupnost centra v minutách	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních
40,1 a více	x	x	x	x	0 - 10	10987	14	1503	7234
30,1 - 40	x	x	x	x	11 - 14	20366	16	727	4275
20,1 - 30	13592	18	1541	7063	15 - 29	38505	28	633	5027
10,1 - 20	40452	27	1198	7917	30 - 44	1236	2	5	69
0 - 10	17050	15	129	1625	45 - 72	x	x	x	x
Suma	71094	60	2868	16605	Suma	71094	60	2868	16605
Třeboň					Třeboň				
Míra integrity s centrem v %	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních	Časová dostupnost centra v minutách	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních
40,1 a více	x	x	x	x	0 - 10	3753	3	101	621

30,1 - 40	x	x	x	x	11 - 14	9075	4	187	1469
20,1 - 30	1243	1	44	182	15 - 29	632	1	9	79
10,1 - 20	9025	5	213	1534	30 - 44	x	x	x	x
0 - 10	3192	2	40	453	45 - 72	x	x	x	x
Suma	13460	8	297	2169	Suma	13460	8	297	2169
Týn nad Vltavou					Týn nad Vltavou				
Míra integrity s centrem v %	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních	Časová dostupnost centra v minutách	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních
40,1 a více	x	x	x	x	0 - 10	7308,61	6	70	581
30,1 - 40	x	x	x	x	11 - 14	10951,59	5	208	1226
20,1 - 30	3150,5	2	90	405	15 - 29	1134,68	1	15	91
10,1 - 20	13820,85	7	198	1408	30 - 44	x	x	x	x
0 - 10	2423,53	3	5	85	45 - 72	x	x	x	x
Suma	19394,88	12	293	1898	Suma	19394,88	12	293	1898
Veselí nad Lužnicí					Veselí nad Lužnicí				
Míra integrity s centrem v %	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních	Časová dostupnost centra v minutách	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních
40,1 a více	x	x	x	x	0 - 10	4694	6	147	667
30,1 - 40	x	x	x	x	11 - 14	3770	3	50	277
20,1 - 30	3836	4	119	492	15 - 29	1193	2	19	193
10,1 - 20	4929	6	85	521	30 - 44	x	x	x	x
0 - 10	892	1	12	124	45 - 72	x	x	x	x
Suma	9657	11	216	1137	Suma	9657	11	216	1137
Vimperk					Vimperk				

Míra integrity s centrem v %	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních	Časová dostupnost centra v minutách	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních
40,1 a více	x	x	x	x	0 - 10	483	2	28	176
30,1 - 40	x	x	x	x	11 - 14	16644	8	374	2375
20,1 - 30	2107	2	109	455	15 - 29	33177	12	211	2352
10,1 - 20	19235	8	406	2919	30 - 44	10478	1	3	102
0 - 10	39440	13	101	1631	45 - 72	x	x	x	x
Suma	60782	23	616	5005	Suma	60782	23	616	5005
Vodňany					Vodňany				
Míra integrity s centrem v %	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních	Časová dostupnost centra v minutách	Rozloha v ha	Počet obcí	Počet obyvatel vyjíždějících do střediska	Počet ekonomicky aktivních
40,1 a více	x	x	x	x	0 - 10	9450	8	204	1689
30,1 - 40	x	x	x	x	11 - 14	733	2	6	50
20,1 - 30	531	1	17	70	15 - 29	2234	3	11	133
10,1 - 20	5322	7	127	888	30 - 44	x	x	x	x
0 - 10	6564	5	77	914	45 - 72	x	x	x	x
Suma	12417	13	221	1872	Suma	12417	13	221	1872

Zdroj: ČSÚ (2011), Integrovaný portál MPSV (2016), SLDB 2011, Statistický lexikon obcí České republiky 2013, vlastní výpočty