



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

Dačicko jako české „Three Corners“?
Analýza funkčních prostorových vztahů

Vypracovala: Marie Sedláková
Vedoucí práce: doc. RNDr. Stanislav Kraft, Ph.D.
České Budějovice 2020

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

V Českých Budějovicích dne

.....

Marie Sedláková

Poděkování

Ráda bych poděkovala doc. RNDr. Stanislavu Kraftovi, Ph.D. za vedení mé bakalářské práce. Zejména za čas, který mi věnoval, i cenné rady a připomínky, jež mi byly při psaní této bakalářské práce nápomocny.

SEDLÁKOVÁ, M. (2020): Dačicko jako české „Three Corners“? Analýza funkčních prostorových vztahů. Bakalářská práce. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, Katedra geografie, České Budějovice, 60 s.

Abstrakt

Tato bakalářská práce se zabývá zhodnocením funkčních prostorových vztahů a analýzou směrové orientace. Jako zájmové území byl zvolen správní obvod obce s rozšířenou působností Dačice nacházející se v jihovýchodním cípu Jihočeského kraje. Funkční vztahy byly zkoumány zejména do tří krajských a tří okresních měst. První část práce je zaměřena na vymezení a charakteristiku pojmů prostorová interakce, mobilita, region a periferie. Analytická část práce se zabývá analýzou zjištěných dat o časové dostupnosti, počtech spojů veřejnou hromadnou dopravou a dojíždě (do škol, za prací) do zvolených krajských a okresních center. Součástí analytické části je také výzkum prostorových vztahů pouze na území SO ORP Dačice. Ze zjištěných dat bylo následně možné zhodnotit vhodnost administrativní příslušnosti regionu k Jihočeskému kraji.

Klíčová slova: prostorové interakce, mobilita, region, periferie, SO ORP Dačice

SEDLÁKOVÁ, M. (2020): Location of Dačice as the Czech „Three Corners“? Functional spatial relationships analysis. Bachelor Thesis, University of South Bohemia in České Budějovice, Faculty of Education, Department of Geography, České Budějovice, 60 p.

Abstract

This bachelor's thesis deals with the evaluation of functional spatial relationships and the analysis of directional orientation. The municipality's administrative district, with its expanded scope of Dačice, located in the southeast corner of the South Bohemian region, has been chosen as an interest area. Functional relationships were mainly explored in three regional and three district towns. The first part of the work is aimed at defining and characterising concepts of spatial interaction, mobility, region and periphery. The analytic part of the work looks at the analysis of available time data, the number of public transport services and the commuting to schools and work to the chosen district and regional centers. The research of spatial relations in the territory of Municipal Administrative District with Extended Scope Dačice is also included in the analytic part. The suitability of the region's administrative affiliation to the South Bohemian region could subsequently be assessed from the data found.

Key words: spatial interaction, mobility, region, periphery, Municipal Administrative District with Extended Scope Dačice

Obsah

1. ÚVOD	7
2. TEORETICKÁ ČÁST.....	9
2.1 Prostorové interakce	9
2.1.1 Mobilita.....	10
2.1.2 Migrace	12
2.2 Region.....	13
2.2.1 Lokalizační teorie.....	13
2.2.2 Klasifikace regionů	13
2.2.3 Vymezení sociálněgeografických regionů	15
Subregiony	15
Mikroregiony.....	15
Mezoregiony.....	16
Makroregiony	16
2.4 Periferní regiony	17
3. HYPOTÉZY	19
4. VYMEZENÍ A CHARAKTERISTIKA ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ.....	20
5. HISTORIE ROZDĚLENÍ A SPÁDOVOSTI ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ.....	22
6. METODIKA.....	27
7. ANALYTICKÁ ČÁST	29
7.1 Časová dostupnost individuální automobilovou dopravou	29
7.2 Počet spojů veřejnou hromadnou dopravou	39
7.3 Počet dojíždějících za prací a do škol.....	42
7.4 Prostorové interakce v rámci SO ORP Dačice a hlavní centra dojížděky	46
8. ZÁVĚR.....	51
9. ZDROJE.....	55
Knížní zdroje.....	55
Internetové zdroje	58
10. SEZNAM MAP.....	60
11. PŘÍLOHY.....	61

1. ÚVOD

Bakalářská práce s názvem „Dačicko jako české „Three Corners“? – Analýza funkčních prostorových vztahů“ se zabývá problematikou regionu (se zaměřením na spádový region), prostorových interakcí a perifernosti území. Jako zájmové území byl zvolen správní obvod ORP Dačice. Zvolené území se nachází u hranic tří krajů: Jihočeského (do kterého spadá od roku 1960), Vysočiny a Jihomoravského. Kromě hranic krajů leží zvolené území i na hranicích Čech, Moravy a Rakouska (Dačicko leží na historickém území Moravy). Výjimečnost polohy řešeného území byla hlavní motivací při volbě názvu práce „Dačicko jako české „Three Corners“?“. Vzhledem k poloze území nacházejícího se na hranicích dvou historických zemí, lze v podstatě říci, že ačkoliv SO ORP Dačice patří do Jihočeského kraje a historicky leží na Moravě, jeho identita a spádovost není až tak jednoznačná (Peter 2011). Dle Chromého (2003) je identita obyvatel na území SO ORP Dačice až „schizofrenní“, jelikož část obyvatel (především obyvatelé, kteří se do území nastěhovali až po zrušení zemského zřízení či v rámci dosídlení oblastí po vystěhování německého obyvatelstva) se považuje za Jihočechy, zatímco „původní“ obyvatelé se cítí být Moravany. Řešené území tak lze považovat za periferii jak Jihočeského kraje, tak i celé České republiky.

Hlavní důvod výběru zvoleného tématu je osobní zkušenost s problematikou spádovosti dačického regionu, ve kterém již přes 20 let žiji. Z vlastní zkušenosti mohu potvrdit, že část obyvatel zkoumaného regionu se cítí být spíše Moravany než Čechy a někteří naopak. Také u názorů na administrativní příslušnost se názory odlišují (část obyvatel se domnívá, že administrativní příslušnost k Jihočeskému kraji není vhodná a byli by raději, kdyby Dačicko patřilo do kraje Vysočina). Významnou roli zde hrají i relikty historické příslušnosti. Jako příklad lze uvést železnici, která propojuje zvolené území s Jihlavou a krajem Vysočina (jedná se o jediné železniční spojení v daném území) nebo fyzickogeografický fakt, že hlavní řeka v regionu nese název Moravská Dyje.

Hlavním cílem této bakalářské práce je zhodnocení funkčních prostorových vztahů Dačic a jejich okolí, analýza směrové orientace (dojížděky za prací a do škol), množství spojů veřejnou hromadnou dopravou a dojezdových vzdáleností z jednotlivých obcí SO ORP Dačice do blízkých okresních či krajských center (Třebíč a Jihlava – kraj Vysočina, Jindřichův Hradec a České Budějovice – Jihočeský kraj, Znojmo a Brno – Jihomoravský kraj). Díky analýze časové dostupnosti a počtu spojů z jednotlivých obcí SO ORP Dačice do výše zmíněných krajských a okresních center lze určit, jak je pro obyvatele zvolených obcí snadné či obtížné dostat se do jednotlivých měst. Ze získaných informací lze následně zhodnotit vhodnost administrativní

příslušnosti regionu k Jihočeskému kraji, ke kterému byl přiřazen v šedesátých letech dvacátého století a pod který spadá dodnes. Výsledky analýzy jsou následně zobrazeny v tabulkách a mapách.

2. TEORETICKÁ ČÁST

Následující kapitola se zabývá teoretickými východisky práce, která jsou klíčová pro pochopení a koncept bakalářské práce a následnou interpretaci výsledků.

2.1 Prostorové interakce

Prostorové interakce lze zjednodušeně definovat jako fyzický pohyb osob, nákladu a informací v prostoru. Geografie přistupuje k prostorovým interakcím tím způsobem, že tyto pohyby sleduje a analyzuje. Důležitým znakem je kompenzace prostorových přebytků či nedostatků. Mezi nejvýznamnější ukazatele lze zařadit dojížděku (do škol, za prací) či pohyb dopravních prostředků (osobním automobilem či veřejnou hromadnou dopravou).

Prostorové interakce vyjadřují horizontální toky mnoha typů v heterogenním prostředí. Za hlavní nositele jsou považováni jednotlivci s jejich aktivitami. Prostorové interakce výrazně ovlivňují geografickou organizaci prostoru a také díky nim lze formulovat vzájemnou závislost zkoumaných oblastí či regionů na různé hierarchické úrovni. Pro větší územní celky na úrovni států jsou faktické údaje o interakcích velmi obtížně dostupné, s výjimkou dat o dojížděce do škol či zaměstnání. Ta jsou dostupná z pravidelných SLDB (Halás, Klapka 2010). Řehák, Halás, Klapka (2009, s. 47) tvrdí, že „Prostorové interakce zásadním způsobem ovlivňují geografickou organizaci prostoru a jako takové jsou ve své moderní podobě předmětem geografických výzkumů již více než 80 let.“

Edward Ullman (1980) definoval hlavní faktory, které ovlivňují prostorové interakce. Patří mezi ně intervenující příležitost, komplementarita a transferabilita. (Kraft 2015)

Prvním faktorem je intervenující příležitost. Podle Krafta (2015, s. 26) „platí, že intenzita pohybu nebo přepravy je přímo úměrná množství příležitostí v těchto místech a nepřímo úměrná počtu příležitostí mezi nimi.“

Komplementarita (vzájemná doplňkovost) znamená, že pokud je v bodě A zboží/služby nedostatek, musí být v bodě B tohoto zboží či služby přebytek.

Transferabilita znamená obtížnost přepravy zboží mezi body A a B. Hlavní roli zde hraje vzdálenost těchto dvou bodů (Kraft 2015).

Velikost interakcí se mezi jednotlivými obcemi mění, a to podle jejich velikosti a vzájemné vzdálenosti. Podle Anděla (1996) platí, že více intenzivní vztahy jsou u větších měst, která od sebe dělí pouze malá vzdálenost (interaction theory).

Díky studiím prostorových interakcí byly zavedeny gravitační modely. Tyto modely hrají významnou roli již od 30. let minulého století (Friske, Choi 2013). Díky nim mohou geografové vymezovat hranice mezi vybranými regiony. S těmito modely můžeme pracovat i při absenci některých dat, protože v nich lze chybějící data nahradit.

Řehák, Halás, Klapka (2009, s. 47) ve svém článku zmiňují, že „mezi základní modely prostorových interakcí patří i zákon maloobchodní gravitace, nazývaný podle svého autora Reillyho model (Reilly 1929,1931).“ Tento zákon se snaží mezi dvěma sousedními městy určit obchodní oblast pro každé z nich a najít tzv. hraniční bod (Jean-Paul Rodrigue 2017). Vzorec pro jeho výpočet má tuto podobu:

$$M_{ab} = \frac{D_{ab}}{1 + \sqrt{\frac{P_b}{P_a}}}$$

M_{ab} = vzdálenost hraničního bodu od města A

D_{ab} = vzdálenost mezi městy A a B

P_b = počet obyvatel nebo tržní síla města B

P_a = počet obyvatel nebo tržní síla města A

Reillyho model slouží především pro vymezení hranic vlivu (hraniční bod) sídel v geografickém prostoru a můžeme díky němu určit obchodní oblast pro každé z nich. Tento model vychází z Newtonova zákona (Jean-Paul Rodrigue 2017). Pracovali na něm i Converse či Huff. Converse se zaměřoval, stejně jako Reilly, na volbu hlavního nákupního centra, přičemž matematickým výpočtem určil hraniční bod a vymezil hraniční osu dvou nákupních center (Converse 1949). Huff se svým výzkumem od prvních dvou zmíněných geografů odlišuje – jeho model se totiž zaměřuje na výběr několika dílčích nákupních center (Huff 1964).

2.1.1 Mobilita

Jedním z důležitých pojmů při studiu prostorových interakcí je mobilita, která tyto interakce vytváří. Mobilitu můžeme definovat jako určitou schopnost pohybu mezi jednotlivými body v geografickém prostoru. Jedná se o pohyby osob, zboží, informací a kapitálu. Když v polovině minulého století začala hrát významnější roli geografie dopravy, začal být výzkum mobility intenzivnější. Soustředil se především na studium prostorových interakcí či gravitačních

modelů (Cresswell, Merriman 2011). Je třeba rozlišit dva různé pojmy – sociální a prostorovou mobilitu. Sociální mobilitu lze definovat jako pohyb jedince mezi společenskými vrstvami, prostorovou mobilitou chápeme všechny pohyby v území (Kraft 2015). V této bakalářské práci se zaměřuji na problematiku prostorové mobility, která je nedílnou součástí života každého člověka.

Příčinou vzniku mobility je různorodost geografického prostoru. Díky ní může člověk vyhovět svým životním potřebám (Kraft 2015). V souvislosti s technologickým pokrokem se úroveň prostorové mobility zvyšuje. Poslední dobou se stále více zvyšuje počet přepravených osob i zboží a také průměrná přepravní vzdálenost (Seidenglanz 2007).

V sídelním systému lze v souvislosti s mobilitou zkoumat důležité vazby. Kraft (2015) tyto vazby dělí na pracovní, obslužné, výrobní a distribuční. Pracovní vazby tvoří hlavně dojížděka za prací, kterou lze popsat jako pohyb obyvatel za prací z míst trvalého bydliště, uskutečňovaný přes administrativní hranice (obce, kraje atp.). Jako hlavní důvod dojížděky za prací lze jmenovat nestejně rozložení obyvatel a pracovních příležitostí v prostoru. Tento proces má výrazný podíl na tvorbě vazeb v sídelním systému, kterých se, díky stále se zvyšující intenzitě dopravy, účastní čím dál větší část obyvatel (Bašťová a kol. 2005). Primární zdroj pro zjišťování nalezneme ve SLDB. Dojížděka obyvatel je tímto způsobem zjišťována již od roku 1961. Další pohyby obyvatel souvisí s obslužnými vazbami. Zjišťování těchto pohybů je poměrně složité, protože k nim neexistují žádné statistiky (až na údaje o dojížděce do škol). Výrobní vazby mají souvislost s výrobními procesy (např. přeprava zboží, surovin atp.). Vazby distribuční jsou vyvolávány firmami a mají za úkol přepravu mezi nimi a zákazníky (Kraft 2015).

Pracovní vazby tvoří pracovní region. Podle Anděla (1996) jsou pracovní regiony vymezovány podle místa, kam obyvatelé měst dojíždějí za prací a podle prostorové orientace (směru) a počtu výjezdů obyvatel. Pracovní regiony mají hierarchické uspořádání.

Podobně jsou vymezovány i obslužné regiony, které ovšem nejsou vymezovány na základě pracovní vyjížděky, ale podle dojížděky za službami. I u těchto regionů nalezneme hierarchické uspořádání.

Zdrojem pro zjišťování údajů o dojížděce je SLDB, které se ovšem provádí pouze jednou za 10 let. Důležité je, aby data o prostorové mobilitě byla komplexní – je zde třeba uvést věk, pohlaví, místo bydliště, zaměstnání atp. Na rozdíl od národních výzkumů prostorové mobility v západní Evropě (kde jsou prováděny tzv. national travel surveys, a data jsou neustále aktualizována) je

doba mezi výzkumy prostorové mobility v ČR velmi dlouhá a údaje nemusí být vždy objektivní a aktuální (Drápela 2008).

2.1.2 Migrace

Do studia prostorových interakcí lze zařadit také migraci, kterou lze považovat za jeden z nejvýznamnějších pohybů obyvatel v území (Toušek a kol. 2008). Pojmem migrace rozumíme stěhování či změnu lokace v prostoru. Migrace provází lidstvo již odnepaměti a jedná se tedy o dlouhodobý proces, u kterého dochází pouze ke změnám formy migrace (Uherek 2005). V České republice je migrace zjišťována pouze v případě, že překračuje hranice administrativní jednotky (Toušek a kol. 2008).

Jelikož migrace probíhá ve dvou směrech, lze ji dále dělit na imigraci (přistěhování) a emigraci (vystěhování). Zvláštním případem je tzv. reemigrace, kterou rozumíme návrat obyvatel zpět do místa, ze kterého dříve emigrovali. Migraci lze dále dělit na vnitřní (v rámci jednoho státu přes administrativní hranice obce) a vnější (za hranice státu), stálou, polostálou (na několik let), sezónní (týdny, měsíce) a denní (dojíždka do škol a za prací). Migraci lze považovat za nedílnou součást života každého člověka (Toušek a kol. 2008).

2.2 Region

Na základě prostorových interakcí jsou vymezovány regiony. Definovat region je však velmi obtížné a v podstatě nenalezneme dvě stejné interpretace pojmu region. Pojem region vznikl již ve starověku a jeho význam se neustále měnil. Paul Vidal de la Blache chápal region jako komplexní celek, kde dochází k vzájemnému působení sociálně-geografických i fyzicko-geografických faktorů (Claval 2015). Přístup chápání pojmu region podle Paula Vidala de la Blache se využívá i v dnešní době. V současné době můžeme region definovat nejjednodušeji jako část geografické sféry, konkrétně jako výsledek její územní rozmanitosti (Toušek a kol., 2008).

2.2.1 Lokalizační teorie

Problematikou regionů se zabývají tzv. lokalizační teorie. Tyto teorie se snaží nalézt a vysvětlit důvody lokalizace ekonomických aktivit ve vybraném regionu a jejich následný rozvoj. Důležité je však zmínit, že tyto koncepce nevytváří skutečné modely, které nalezneme v reálném prostoru, ale pouze zjednodušují skutečnou realitu (Anděl 1996).

Významnou osobností, která se uvedenou problematikou zabývala, je A. Weber. Ten na začátku dvacátého století zaměřil svůj výzkum na průmyslové závody a analyzoval vybrané faktory pro jejich rozmístění. Podle něj jsou hlavní a rozhodující faktory dopravní náklady a pracovní síla (Anděl 1996).

Nejznámější a pravděpodobně nejpoužívanější koncepcí je teorie centrálních míst od W. Christallera z roku 1933. Dle této teorie, která má základ v principech tvorby sítí a zón vlivů podřízených sídel, si města časem vytvoří obslužnou funkci pro své okolí (Anděl 1996). Rozložení sídel v prostoru není náhodné, ale má určitá pravidla (Halás 2009).

2.2.2 Klasifikace regionů

Díky klasifikaci dochází ke zpřesnění obecného a širokého chápání pojmu region. Regiony lze klasifikovat podle několika hledisek. Mezi nejdůležitější hlediska patří hledisko odvětvové, metodologické, taxonomické a hledisko formy (Toušek a kol., 2008). Podle Anděla (1996) region vymezujeme podle vybraných kritérií, která jsou pro jeho vymezení nejdůležitější. Nejzásadnější je vymezení regionů podle hlediska formy.

Klasifikace regionů dle odvětví patří k poměrně jednoduchému členění regionů (Hampl 1971, In: Toušek a kol., 2008). Region lze rozdělit na tři typy - fyzickogeografický, sociálněgeografický a komplexní geografický region.

Z metodologického hlediska geografové zkoumají, k čemu jednotlivé regiony slouží a účel, proč jsou vymezovány. Jako příklad lze uvést chápání regionu jako statistické jednotky nebo jako objekt geografického výzkumu (Kazimierz Dziewónski, 1967, In: Toušek a kol., 2008).

Toušek (2008) člení regiony z taxonomického hlediska na regiony individuální a typologické. Individuální regiony jsou podle něj vymezovány podle jejich jedinečných znaků. Zpravidla jsou tyto regiony jednoznačně pojmenovány a jejich název se ve zkoumaném území neopakuje. Naopak typologické regiony nemají své jednoznačné pojmenování a ve zkoumaném území se mohou opakovat.

Nejvíce důležité je členění regionů z hlediska formy. Toto členění je nejdůležitější jak z hlediska geografie, tak i pro účely této bakalářské práce.

Podle formy rozlišujeme regiony heterogenní (nodální, spádové, funkční), homogenní (nebo i formální či uniformní) a plánovací (organizační, rozvojové). Ve své bakalářské práci se zaměřím především na nodální regiony, které hrají v řešení problematiky mé práce největší roli. Nodální regiony se mnohem častěji vymezují v sociální geografii než ve fyzické (Toušek a kol., 2008). Tyto regiony nejsou vymezovány na základě vnitřní podobnosti, ale na síle vztahů či vazeb jejich jednotlivých částí a středisek. Pro tento region je velmi důležité ohnisko regionu (středisko), které má v určité míře vliv na své zázemí. Tento vliv ovšem není na celé ploše zázemí stejný – čím blíže středisku, tím je jeho vliv silnější. Naopak v částech vzdálenějších od střediska a na okrajích regionu, kde je vliv střediska slabší, se často projevuje vliv středisek z regionů sousedních. U nodálního regionu jsou tedy důležité jak funkční, tak i prostorové vztahy a vazby mezi jádrem a periferií (Anděl 1996).

V nodálním regionu lze vymezit jeho jednotlivé části: jádrovou oblast, zázemí jádra, semiperiferní a periferní oblasti. V reálném případě může docházet k obměně jednotlivých částí regionu. Jako příklad lze uvést vytvoření dalších jader regionu či překryv jeho jednotlivých částí (Hagget 2001).

Toušek (2008) popisuje jednotlivé části regionu dle jeho vnitřní struktury. V jádře regionu se sbíhají prostorové vazby z okolí. Jádro mívá zpravidla charakter města, popř. u větších měst pouze centra města. Zázemí jádra obklopuje a je s ním velmi těsně spojeno pomocí nejtěsnějších vazeb. V semiperiferních a periferních částech regionu dochází k velmi výraznému poklesu vazeb s jádrem z důvodů vzrůstající vzdálenosti od jádra.

Homogenní regiony nalezneme spíše ve fyzické geografii. Jejich hlavním znakem je vnitřní stejnorodost, neboli homogenita (Anděl 1996). Výrazným znakem je také mimořádná odlišnost od ostatních regionů (Toušek a kol., 2008).

2.2.3 Vymezení sociálněgeografických regionů

Sociálněgeografický region představuje soubor existujících sociálněgeografických jevů a jejich vzájemných vztahů. Klíčový význam při vymezení těchto regionů hraje jejich vztahové hledisko. V sociálněgeografické realitě lze rozlišit velké množství různých vztahů či regionálních procesů, u nichž zkoumáme jejich vzájemnou nesouhlasnost i významovou nerovnocennost. Problémem ovšem je, že tyto vztahy či procesy nelze specifikovat pouze jednoúrovňovým způsobem. Vzhledem k tomu, že se regiony neustále zvětšují, dochází k uzavírání většího počtu vztahů, ke zvyšování soběstačnosti regionů atp.

Na základě Hamplovy, Ježkovy a Kühnlovy sociogeografické publikace z roku 1978 lze vymežit čtyři základní řádovostní úrovně (určené rozdílným kvantitativním rozsahem vybraných celků a kvalitativním typem integračních procesů): subregiony, mikroregiony (1. a 2. stupně), mezoregiony a makroregiony (Hampl, Gardavský, Kühnl, 1987). Největší pozornost je věnována mikroregionům, které jsou vzhledem k cílům této bakalářské práce nejdůležitější.

Subregiony

Subregiony lze vymežit jako relativně nekomplexní celky v území, které nezajišťují pro své obyvatele nejdůležitější, nejčastější a nejžádanější služby. Nejvyšší intenzitu a kvalitativní význam nalezneme u vztahů mezi bydlištěm, základními službami a pracovištěm obyvatel. Nejvíce jsou uvnitř subregionů uzavřeny vztahy mezi bydlištěm a vybranými základními službami, naopak ostatní základní služby jsou uzavřeny pouze nedostatečně. Výjimečně jsou v rámci subregionů uzavřeny i vztahy pracovní (Hampl, Gardavský, Kühnl, 1987).

Mikroregiony

Mikroregiony lze definovat jako územní celky, uvnitř kterých jsou uzavřeny nejintenzivnější regionální procesy – dojíždka za prací, do škol, za základními službami atp. V rámci regionální diferenciaci České republiky je v těchto regionech nejvyšší soudržnost. Míra uzavřenosti procesů i rozsah mikroregionů jsou výrazně rozdílné. V České republice rozdělujeme mikroregiony na mikroregiony 1. a 2. stupně (Hampl, Gardavský, Kühnl, 1987). Počty mikroregionálních středisek se postupně snižují. Podle Hampla (2005) se v roce 1991 v České republice nacházelo 136 mikroregionálních středisek, v roce 2011 již jen 119. Výrazné snížení počtu mikroregionálních středisek lze zaznamenat především u mikroregionů 2. stupně.

Mikroregiony 1. stupně byly vymezeny jako regiony dojíždky za prací, u některých došlo k úpravě vymezení podle pravděpodobného obslužného spádu obce nebo podle dojíždky do škol. Podle Hampla by minimální velikost tohoto regionu měla být 15 tisíc obyvatel a počet obyvatel v zázemí by měl překročit 5 tisíc obyvatel. Tyto hodnoty přibližně odpovídají modální

velikosti pracovních obvodů (Hampl, 2005). Velikostně i významově lze přirovnat mikroregiony 1. stupně ke spádovým územím středisek osídlení obvodního významu (Hampl, Gardavský, Kühnl, 1987).

Mikroregiony 2. stupně jsou také vymezovány na základě populační velikosti. Hampl (2005) orientačně stanovil počet obyvatel nejširší působnosti střediska na alespoň 40 tisíc. V rámci tohoto rozdělení byla ovšem vyloučena některá střediska s vyhovující velikostí regionů, avšak s dostačujícími až silnými dojížděkovými vztahy k významnějším střediskům (např. Beroun či Kladno). Z hlediska významu i velikosti lze mikroregiony 2. stupně připodobnit k okresům (Hampl, Gardavský, Kühnl, 1987).

Mezoregiony

Počet mezoregionálních center je značně omezen. Tyto regiony lze charakterizovat jako územně rozsáhlé jednotky, které svoji soudržnost pouze částečně vážou na prostorové vztahy obyvatelstva. Jako příklad těchto vztahů lze jmenovat nedenní dojížděku za prací, migraci obyvatelstva nebo dojížděku do vyšších a středních škol. Důležitou roli zde hrají vztahy a vazby mezi institucemi a podniky. Výrazným znakem mezoregionů je, že celistvost zajišťuje celý systém vzájemně propojených středisek a ne pouze jedno centrum (Hampl, Gardavský, Kühnl, 1987). V rámci České republiky lze vymezit 12 mezoregionálních středisek, z nichž Karlovy Vary jsou považovány za problematické centrum mezoregionální úrovně. Nejsilnější centra jsou Praha, Brno a Ostrava (Hampl, 2005).

Makroregiony

Podle Hampla (1987) je makroregionem celá Česká republika s hlavním makroregionálním centrem Prahou, které bylo určeno na základě své kvantitativní i kvalitativní pozice. Nejdůležitějším kritériem pro vymezení makroregionu je dostatečná velikost regionu a jeho kvalitativní autonomie.

2.4 Periferní regiony

Jelikož lze zkoumané území vzhledem k jeho okrajové poloze považovat za mezikrajskou i pohraniční periferii, je část teorie věnována i studiu periferií.

Periferie lze považovat za okrajové území, které se vyznačuje nedostatečnou integrací. V současné době chápeme pojem periferie především jako okrajovou zónu. Geografické výzkumy periferií jsou založeny zejména na současném posuzování přírodních a společenských faktorů. Přístupy u jednotlivých výzkumů jsou značně odlišné, a to zejména z toho důvodu, že pojem periferie je geografy chápán velmi rozdílně. Jeden ze znaků periferních území je však přijímán velkou většinou geografů. Tímto znakem je poloha území k jádrovým oblastem. Jedním ze zásadních problémů při studiu periferií je nedostatečná datová základna na úrovních obcí s pověřeným obecním úřadem. Periferie lze vymezovat na základě mnoha znaků, kterými mohou být například hustota zalidnění, podíl vyjíždějících obyvatel, podíl vysokoškolsky vzdělaného obyvatelstva, index stáří atd. (Čermák 2005).

Jeden z prvních, kdo rozdělil území na periferii a jádro, byl Christaller (1933) v jeho teorii centrálních míst. Nejvíce se ovšem problematice periferií věnoval Friedmann (1966). Podle něj dochází u center regionů k vysoké soběstačnosti a k vlastnímu významnému vývoji za pomoci inovací. V periferních oblastech dle něj naopak k těmto změnám nedochází. Centrum regionu díky tomuto dominuje nad periferií, a tak může dojít k napětí mezi nimi (Havlíček, Chromý, Jančák, Marada 2005). Podle Musila (2008) byl pojem periferie dříve využíván pouze k označení okraje velkoměst. V dnešní době je tento termín používán při rozdělení geografického prostoru na jádro a periferii, a geografové se zaměřují jak na studii rozdílů mezi jádrem a periferií, tak na jejich vzájemné závislosti.

Jako všude jinde ve světě, tak i v České republice lze nalézt území, která jsou polohově exponovaná a periferie. Tyto rozdíly vznikají jako důsledek nerovnoměrného hospodářského vývoje. Důležité postavení a také výrazný rozvoj lze pozorovat především v Praze a jejím okolí a dále pak také u velké části krajských měst. V těchto regionech bývá zpravidla vysoká zaměstnanost, populační stabilita, vyšší podíl mladých a vzdělanějších obyvatel a také obyvatelé mají vyšší finanční příjmy na rozdíl od oblastí periferních. V periferních oblastech naopak dochází k odchodům mladších a vzdělanějších obyvatel do krajských měst, depopulaci, stárnutí obyvatel, vyšší nezaměstnanosti atp. Tento vývoj lze sledovat především v pohraničních regionech nebo ve vnitřních periferiích. (Kubeš, Kraft 2011). V České republice

je analýzám periferií včetně periferizačních procesů věnována velká pozornost (Bernard, Šimon 2017).

Periferie definujeme pomocí spádových/nodálních regionů. U vymezení periferie se používají data o počtu spojů a délce času, kterou je třeba ve spoji trávit, aby se jedinec dostal do center regionů (Kubeš, Kraft 2011).

Kubeš a Kraft (2011) ve svém článku dělí periferie na mezikrajské, vnitrokrajské a pohraniční. Mezikrajské periferie se nacházejí na hranicích krajů (zpravidla sousedí s periferiemi sousedního kraje). Největším problémem v těchto periferiích je vzdálenost od mezoregionálních/krajských center. Z tohoto důvodu dochází k tomu, že těmto regionům není věnována taková pozornost a zaostávají za ostatními regiony. Vnitrokrajské periferie nejčastěji leží na hranicích SO ORP. Pohraniční periferie nalezneme u státních hranic. V porovnání s ostatními periferiemi jsou hodně rozsáhlé, mají malou hustotu zalidnění a často je nalezneme v horských oblastech. Malá hustota zalidnění je podle Kubeše (2007) zapříčiněna odsunem Němců po druhé světové válce a také tím, že mezi lety 1945 až 1947 se nepodařilo toto území dostatečně znovuosídlit. Zvolené území se nachází na území mezikrajské i pohraniční periferie.

Podle Čermáka (2005) by budoucí výzkum periferií měl obsahovat především zjištění příčin vzniku periferních oblastí a zaměřit se také na kvalitu jejich potenciálu, včetně jeho následného využití. Na základě těchto výsledků by poté bylo možné volit vhodné nástroje regionální politiky tak, aby se i periferní oblasti rozvíjeli.

3. HYPOTÉZY

- 1) Maier, Mulíček a Franke (2010) ve svém článku uvádějí, že jedním z hlavních faktorů ovlivňujících dojížděku za prací je ochota dojíždět do pracovního centra. Na základě údajů ze Sčítání lidu, domů a bytů (dále jen SLDB) v roce 2001 určili celkem 4 intervaly (14 minut a méně, 15-29 minut, 30-44 minut, 45 minut a více). Jako horní započitatelná hranice byl zvolen čas 72 minut z toho důvodu, že delší dobu bylo ochotno na cestě za prací strávit méně než 5% dojíždějících. Procentuální podíl dojíždějících se s intervalem delší doby dojezdu za prací přirozeně snižuje. Lze tedy předpokládat, že nejvíce pracujících bude ochotno dojíždět za prací do mikroregionálního střediska Dačic nacházejícího se v centru SO ORP Dačice z důvodu výhodné časové dostupnosti, popř. do center sousedních SO ORP Telče a Jindřichova Hradce.

- 2) Kovář (2010) se ve svém článku zaměřuje na historický vývoj území na Moravě a na Vysočině od roku 1848 do posledního administrativního členění České republiky. Autor zde uvádí, že až do roku 1960 bylo území Dačicka vždy součástí Jihlavského nebo Brněnského kraje, pod Budějovický kraj spadá až v posledních desítkách let. Lze předpokládat, že rozhodnutí z 60. let minulého století (přičlenění zkoumaného území pod České Budějovice) má své opodstatnění a že Dačice a jejich zázemí budou orientovány ne meziregionální středisko České Budějovice jakožto krajské město Jihočeského kraje.

4. VYMEZENÍ A CHARAKTERISTIKA ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ

Následující kapitola je věnována stručnému vymezení a charakteristice zájmového území. Podrobnější popis, zaměřující se především na historii řešeného území, obsahuje kapitola 5.

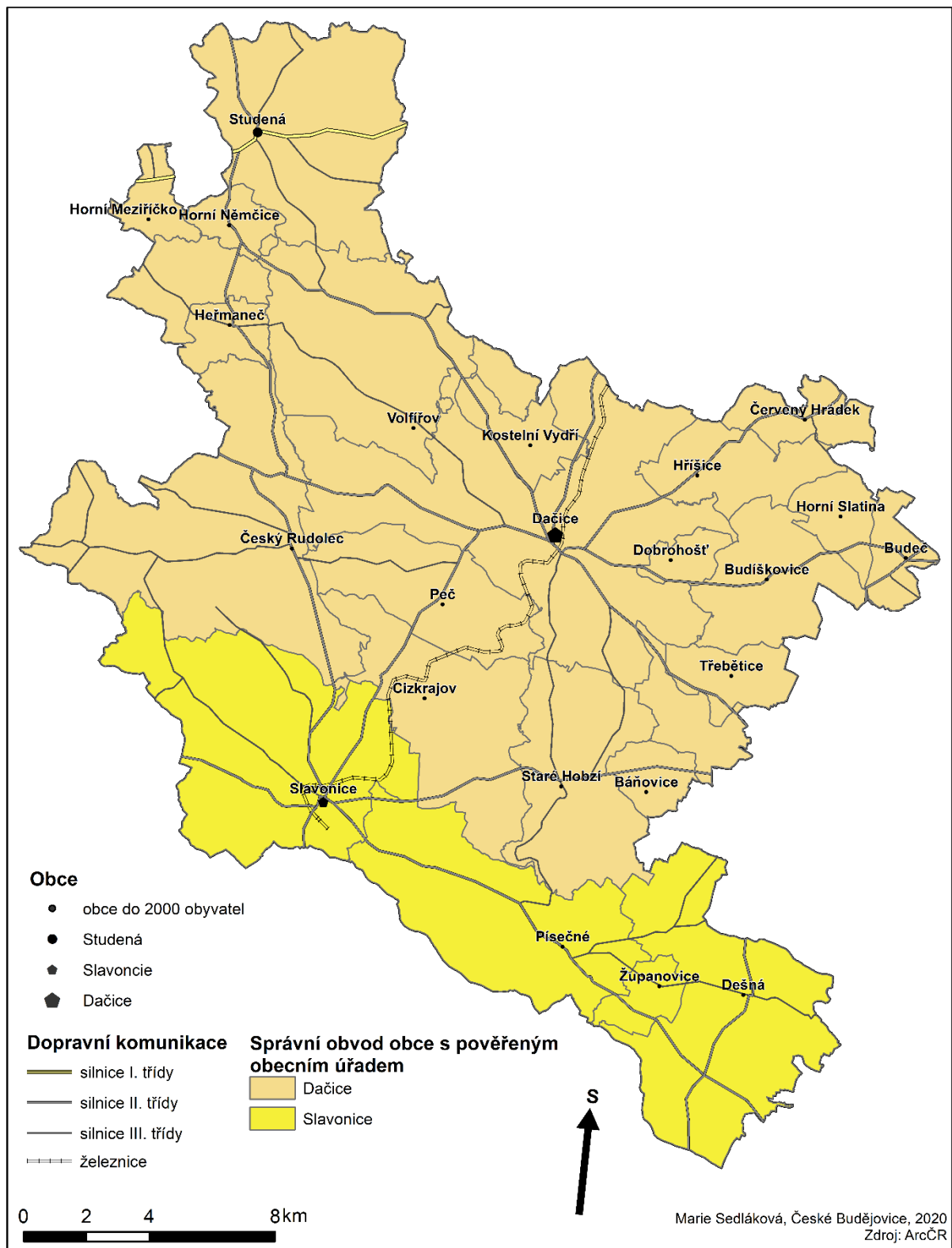
Jako řešené území byl vybrán správní obvod obce s rozšířenou působností Dačice. Jedná se o území na pomezí tří krajů nacházející se u rakouských hranic. Zájmové území SO ORP Dačice na nachází v Jihočeském kraji. Celé území se nachází na ploše přibližně 47 tisíc hektarů (www.czso.cz).

SO ORP Dačice tvoří celkem 23 obcí: Bářovice, Budeč, Budíškovice, Cizkrajov, Červený Hrádek, Český Rudolec, Dačice, Dešná, Dobrohošť, Heřmaněč, Horní Meziříčko, Horní Němčice, Horní Slatina, Hříšice, Kostelní Vydří, Peč, Písečné, Slavonice, Staré Hobzí, Studená, Třebětice, Volfířov a Županovice.

Počet obyvatel v celém zájmovém území dosahoval v roce 2019 hodnoty 18 857. Hustota zalidnění je velmi nízká (40 obyvatel/km² v roce 2019). Rozlohou i počtem obyvatel je území srovnatelné například s SO ORP Kaplice či SO ORP Trhové Sviny v jižní části Jihočeského kraje (www.czso.cz). Již od počátku 90. let minulého století dochází k trvalému poklesu obyvatel – v roce 1991 byl počet obyvatel téměř o 1800 vyšší než v roce 2019 (Růžková, Škrabal 2006).

Obrázek 1. Mapa zájmového území v roce 2020

MAPA ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ V ROCE 2020



Zdroj: ArcČR500

5. HISTORIE ROZDĚLENÍ A SPÁDOVOSTI ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Celé území SO ORP Dačice náleží historickému území Moravy, konkrétně její jihozápadní části. Pomyslná hranice mezi Čechami a Moravou vedla dle Schulze (1968) po rozvodí Labe a Dunaje. Finální podoba zemské hranice vznikla v 18. století, v 19. století docházelo pouze k minimálním změnám (Chalupa 2011). Ve zkoumaném území nalezneme hraniční kámen – Trojmezí, který leží na hranici Čech, Moravy a Rakouska. Tento kámen se nachází necelé dva kilometry západně od Maříže (součást města Slavonice).

Roku 1849 se soudní okres Dačice stal součástí Brněnského kraje. Město Dačice se stalo okresním hejtmánstvím tvořeným soudními okresy Dačice, Jemnice a Telč (Kovář 2010).

V roce 1855 spadalo pod okres Dačice celkem 194 obcí (67751 obyvatel). Okres tvořily menší územní jednotky – soudní okresy Dačice, Jemnice a Telč. V čele úřadu stál okresní hejtman. Koncem šedesátých let 19. století došlo k osamostatnění velkého množství obcí - např. Holešic, Chvaletína, Mutišova a Mutné od Cizkrajova, Peče a Urbanče od Liděřovic či Maříže od Slavonic (Smutná, Smutný 1999).

V roce 1896 došlo ke vzniku nových politických okresů na Moravě, v rámci kterých vzniklo i nové okresní hejtmánství v Moravských Budějovicích. K němu byl v listopadu téhož roku připojen soudní okres Jemnice (42 obcí). Okres Dačice čítal ke konci roku 1896 50340 obyvatel ve 142 obcích (Bartoš 1990).

V květnu 1911 došlo k výraznější administrativní změně, byl vytvořen nový soudní okres Slavonice, pod který spadalo 19 obcí ze soudního okresu Dačice a 7 obcí s německou většinou obyvatel ze soudního okresu Jemnice (např. Písečné). Tento soudní okres byl součástí politického okresu Dačice. Zároveň bylo v tomto roce ze soudního okresu Telč připojeno k soudnímu okresu Třešť (politický okres Jihlava) 8 obcí. Po zmíněných změnách žilo v okrese Dačice 49102 obyvatel ve 141 obcích (Smutná, Smutný 1999).

V roce 1921 byl politický okres Dačice stále součástí historické Moravy. Jeho západní hranice kopírovala zemskou hranici mezi Čechami a Moravou (Růžková, Škrabal 2006).

Po podepsání mnichovské dohody v září 1938 zabralo nacistické Německo celkem 26 obcí soudního okresu Slavonice a jednu obec ze soudního okresu Dačice (Urbanč). Zabrané obce byly přiřčleněny k landrátu Waidhofen an der Thaya v župě Dolní Dunaj (Bartoš 1990). Po zabrání pohraničí nacisty se sídlo okresního úřadu Dačice nacházelo pouze 2 km od nových hranic později vzniklého Protektorátu Čechy a Morava, a tak bylo sídlo okresního úřadu

přesunuto z Dačic do Telče. Politický okres Dačice se rozšířil o 19 obcí ze soudního okresu Jindřichův Hradec a 22 obcí ze soudního okresu Třešť. V kompetenci tohoto úřadu bylo 154 obcí (70247 obyvatel) nacházejících se v soudních okresech Dačice, Telč, Třešť a Jindřichův Hradec. Poprvé v historii došlo v oblasti správy k porušení zemské hranice Čech a Moravy (Smutná, Smutný 1999).

Město Dačice bylo 9. května 1945 osvobozeno Rudou armádou a již pět dní po osvobození bylo sídlo okresu vráceno zpět z Telče do Dačic. Nově vzniklý okresní národní výbor (místo okresního úřadu) obnovil správní stav okresu z dob před válkou (z roku 1938). Pod okres Dačice opět spadalo 141 obcí se 40570 obyvateli (Smutná, Smutný 1999).

V únoru 1949 bylo k nově vzniklému okresu Třešť přičleněno velké množství obcí ze soudního okresu Telč (včetně města Telč) a 4 obce byly přičleněny k soudnímu okresu Moravské Budějovice. Na druhou stranu byly k okresu Dačice připojeny obce ze soudního okresu Jemnice (celkem 18 obcí včetně města Jemnice). Změny byly provedeny i v západní části okresu Dačice, k okresu Jindřichův Hradec byly připojeny 3 moravské obce z okresu Dačice a naopak bylo k okresu Dačice připojeno 13 obcí z jindřichohradeckého okresu (kvůli vysídlení obcí u hranice s Rakouskem ovšem pět z nich zaniklých). Okres Dačice čítal pak pouze 118 obcí se 30095 obyvateli a se stal součástí Jihlavského kraje (Růžková, Škrabal 2006). Po novém rozdělení okresu a zřízení Jihlavského kraje dochází ke druhému porušení zemské hranice Čech a Moravy (Bartoš 1990). Vznik Jihlavského kraje lze považovat za kladný krok, jelikož periferie Českomoravské vrchoviny začínala nabývat na významu. Jihlavský kraj nelze považovat za čistě moravský kraj (zemská hranice protínala kraj na přibližně dvě stejné poloviny včetně krajského města Jihlava). Hranice Jihlavského kraje na Dačicku z velké části kopírovala zemskou hranici (Chalupa 2011).

Osudným se pro okres Dačice stal rok 1960, kdy vznikly v socialistickém Československu nové a větší kraje i okresy a zároveň došlo k zániku Jihlavského kraje. Toto správní uspořádání lze nazvat nejen závažným, ale především zbytečným porušením zemské hranice, jehož důsledkem bylo zpretrhání historických vazeb (Pernes 1996). Okresní národní výbor ukončil svoji činnost 30. června 1960. Celkem 10 obcí na Jemnicku bylo připojeno k okresu Třebíč, 13 obcí na Telčsku nově spadalo pod okres Jihlava a zbylé obce na Dačicku a Slavonicku se stal součástí okresu Jindřichův Hradec a Českobudějovického kraje. Moravské Dačicko bylo tímto administrativním opatřením, bez ohledu historické souvislosti a mínění obyvatel velmi necitlivě připojeno k Čechám. Výsledkem této administrativní reorganizace bylo to, že po 110 letech byl

zrušen dačický okres a Dačice se spolu s několika dalšími moravskými obcemi ocitly v Čechách. Byly tak porušeny dřívější styky s Jemnickem, Telčskem a zbytkem Moravy (Smutná, Smutný 1999).

Obrázek 2. Administrativní hranice zájmového území v roce 1921



Zdroj: URRLab CUNI (2019), ArcČR,, vlastní zpracování

Obrázek 3. Administrativní hranice zájmového území v roce 1950



Zdroj: URRLab CUNI (2019), ArcČR, vlastní zpracování

Obrázek 4. Administrativní hranice zájmového území v roce 1961



Zdroj: URRLab CUNI (2019), ArcČR, vlastní zpracování

Obrázek 5: Administrativní hranice zájmového území v roce 2019



Zdroj: URRLab CUNI (2019), ArcČR, vlastní zpracování

6. METODIKA

V analytické části své bakalářské práce se zaměřuji na výzkum časové dojezdové vzdálenosti osobním automobilem z obcí správního obvodu obce s rozšířenou působností Dačice do vybraných krajských a okresních měst (České Budějovice, Jihlava, Brno, Jindřichův Hradec, Třebíč a Znojmo), počty spojů veřejnou hromadnou dopravou ve středu 5.2.2020 do výše zmíněných krajských a okresních měst, počty spojů do mikroregionálního centra Dačice ve středu 8.1.2020 a dojížděku (z obdržených dat SLDB v roce 2011), včetně určení hlavního centra dojížděky. Všechna potřebná data byla následně vložena do programu ArcMap, kde byly vytvořeny výsledné mapy. Pro větší přehlednost byly vytvořeny kartogramy, popř. kartodiagramy zobrazující území SO ORP Dačice se železniční a silniční sítí. Součástí map jsou také všechny ostatní kartografické náležitosti (směrovka, měřítko, legenda, tiráž atp.).

Prvním zkoumaným cílem této bakalářské práce je časová dostupnost individuální automobilovou dopravou. Tato dostupnost udává čas potřebný k přesunu obyvatel jednotlivých obcí SO ORP Dačice do vybraných krajských/okresních měst. Data byla získána z internetového portálu Mapy.cz, kde byla vybrána vždy nejrychlejší možná trasa. Pro každé krajské/okresní město byl vytvořen kartogram s časovými intervaly. Jelikož výzkum probíhal u obcí na mikroregionální úrovni, byly zvoleny relativně krátké časové intervaly po 5 minutách. Z důvodu výrazně odlišných hodnot u jednotlivých měst nebyl vytvořen mapový list se všemi krajskými/okresními městy, ale jednotlivé mapy, které byly společně analyzovány. Zejména v případě krajských měst byly hodnoty značně rozdílné (např. nejvyšší hodnota časové dostupnosti Jihlavy je 67 minut, zatímco nejnižší hodnota časové dostupnosti Brna je 87 minut) a díky tomu by nedošlo u intervalů ke shodě.

Druhým dílčím cílem mého výzkumu bylo zjišťování počtu spojů veřejnou hromadnou dopravou ve středu 5.2.2020 do výše zmíněných krajských a okresních měst. Nejdříve byly zvoleny podmínky, jakými byly počty spojů hodnoceny. První podmínkou bylo, že se musí jednat o přímé spoje nebo spoje s maximálně jedním přestupem do 25 minut. Maximální doba pro přestup byla zvolena z důvodu vlastní zkušenosti při cestách VHD. Tuto dobu pro přestup lze považovat za poměrně snesitelnou, zejména v zimních měsících. Druhou podmínkou byl maximální čas strávený ve VHD, který nesměl přesáhnout 4 hodiny. Opět zde rozhodovala především vlastní zkušenost, jakou dobu jsou lidé ochotni strávit na cestě do krajského/okresního města. Vyhledávání spojů bylo zvoleno pouze v jednom směru (z vybraných obcí do okresního/krajského centra), přičemž jsem vycházela z předpokladu, že všechny spoje mají reciproční charakter. V tomto případě se hodnoty nepohybovaly ve výrazně

odlišných hodnotách, jak tomu bylo u časové dostupnosti, bylo tedy možné vytvořit přehledné mapové listy pro všechna krajská/okresní města.

Další část mého výzkumu byla zaměřena na dojížděku (za prací a do škol). K výzkumu byla použita data ze SLDB 2011. Novější data bohužel v době výzkumu nebyla k dispozici, jelikož nejbližší SLDB je naplánováno na rok 2021. Dojížděka byla zkoumána opět do tří krajských a tří okresních měst. U každé obce byl nejprve zjišťován počet vyjíždějících do vybraných měst a následně byly z celkového počtu vyjíždějících vypočítány podíly (počet vyjíždějících do zvoleného centra/celkový počet vyjíždějících). Při výpočtu podílu nebylo rozlišováno, zda se jedná o dojížděku do práce či do škol, popřípadě denní či nedenní dojížděku, a to z toho důvodu, že cílem práce je určení celkového vyjížděkového proudu, a to bez ohledu na typ dojížděky. U výzkumu dojížděky se výsledné hodnoty pohybovaly v poměrně nízkých procentech (0-12). Z toho důvodu bylo možno vytvořit maximálně pět intervalů s vypovídající hodnotou a mapový list.

Součástí této bakalářské práce byl také výzkum prostorových interakcí v rámci SO ORP Dačice. Počty spojů veřejnou hromadnou dopravou ze všech obcí do hlavního střediska regionu Dačice byly zkoumány ve středu 8.1.2020. Všední den byl zvolen záměrně, jelikož počty spojů o víkendu se pohybují ve výrazně nižších hodnotách a výsledky by byly touto skutečností ovlivněny. Podmínky byly zvoleny obdobně jako u výzkumu počtu spojů do krajských a okresních měst. Výjimku tvořil maximální čas cesty, který byl v tomto případě neomezený, jelikož mnohem významnější roli hrála maximální časová doba přestupu. I přes toto kritérium trvala nejdelší cesta VHD 61 minut (ranní spoj Županovice – Dačice).

Poslední část výzkumu byla zaměřena na hlavní centrum dojížděky v rámci SO ORP Dačice. Opět byla využita data ze SLDB 2011. U každé obce bylo nejprve zjišťováno hlavní centrum dojížděky (na základě nejvyššího počtu vyjíždějících z obcí do jednotlivých center) a následně byly u každé obce vypočítány podíly vyjíždějících do hlavního centra (nejvyšší počet vyjíždějících/celkový počet vyjíždějících). Při výzkumu nebylo zásadní rozlišovat, zda se jedná o dojížděku do práce či do škol/denní či nedenní dojížděku, jelikož bakalářská práce je zaměřena na analýzu směrové orientace a typ dojížděky zde nehraje významnější roli. Výsledky byly poté znázorněny pomocí kartogramu (hlavní centrum dojížděky) a kartodiagramu (podíl obyvatel dojíždějících do hlavního centra dojížděky).

7. ANALYTICKÁ ČÁST

Analytická část je rozdělena do celkem čtyř kapitol. První kapitola se zabývá výzkumem časové dostupnosti individuální automobilovou dopravou, druhá je zaměřena na počty spojů veřejnou hromadnou dopravou ve všední den, konkrétně ve středu 5.2.2020 do vybraných krajských a okresních center. Ve třetí kapitole lze nalézt výsledky počtu a podílů dojíždějících obyvatel do výše zmíněných center. Poslední kapitola je zaměřena na vztahy uvnitř SO ORP Dačice, konkrétně na počty spojů do hlavního střediska regionu Dačice ve středu 8.1.2020 a na výzkum hlavního centra dojížděky v rámci tohoto správního obvodu.

7.1 Časová dostupnost individuální automobilovou dopravou

Nejdříve byla zkoumána časová dostupnost nejbližších krajských měst a následně měst okresních. Při porovnání časové dostupnosti krajských měst osobním automobilem je naprosto zřejmá dominance krajského města kraje Vysočina Jihlavy.

Do Jihlavy se ze všech obcí SO ORP Dačice lze dostat rychleji, než do Českých Budějovic či Brna. Nejrychleji se lze dostat do Jihlavy z obce Červený Hrádek v severovýchodní části SO ORP Dačice (37 minut), dále z obcí Budeč (41 minut), Hříšice (42 minut), Horní Slatina a Kostelní Vydří (obě 45 minut). Důvod rychlé dostupnosti Jihlavy z těchto obcí (mimo Kostelní Vydří) je kromě výhodné geografické polohy v severovýchodním cípu zkoumaného území také napojení na blízkou silnici I. třídy č. 38 vedoucí z Moravských Budějovic do Jihlavy. Rychlá dostupnost Jihlavy z Kostelního Vydří je dána napojením této obce na nedalekou silnici II. třídy č. 406 vedoucí ze Slavonic přes Dačice přímo na Jihlavu. Naopak nejdelší dobu musí v automobilu strávit obyvatelé Slavonic a Dešné (obě 61 minut), Županovic (65 minut) a Písečného (67 minut). Všechny tyto obce se svojí jižní hranicí dotýkají státní hranice s Rakouskem a jsou považovány za pohraniční periferie, na které ve svém článku upozorňují Kubeš a Kraft (2011).

Obdobný trend lze zaznamenat u časové dostupnosti Brna. Nejkratší dobu při cestě do Brna stráví obyvatelé obcí Červený Hrádek (87 minut), Budeč (89 minut), Hříšice (92 minut), Horní Slatina (93 minut) a Budíškovice (95 minut). Nejdelší dobu cestují do Brna obyvatelé obcí Županovice (110 minut), Český Rudolec (111 minut), Písečné (112 minut) a Slavonice (113 minut). Důvodem výsledné časové dostupnosti Brna je především vzájemná geografická poloha zkoumaného území a krajského města spolu s výpočtem nejrychlejších možných tras portálem Mapy.cz z jednotlivých obcí. Vypočítané trasy se ubíraly třemi směry – přes Jihlavu a následně

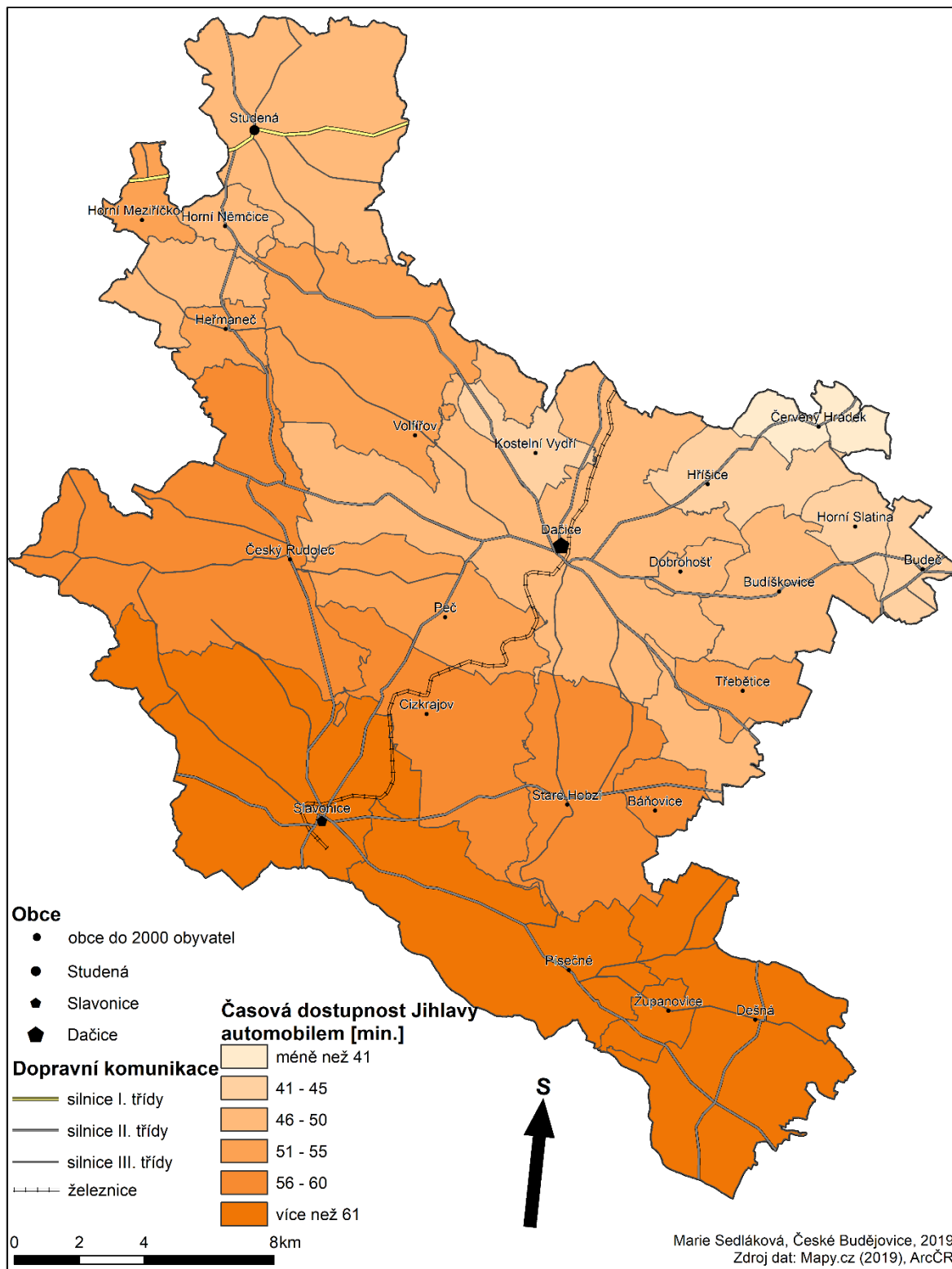
dálnici D1 (Heřmaneč, Horní Meziříčko, Horní Němčice, Kostelní Vydří, Studená a Volfířov), Moravské Budějovice (Báňovice, Dešná, Písečné, Staré Hobzí a Županovice) a Třebíč (ostatní obce).

Zcela jiné tendence vykazuje časová dostupnost Českých Budějovic. Nejrychleji se do krajského města dostanou obyvatelé obcí v severním cípu regionu – Horní Meziříčko (63 minut), Studená (65 minut), Horní Němčice (66 minut) a Heřmaneč (71 minut). Tyto obce jsou napojeny na jedinou silnici 1. třídy procházející celým SO ORP Dačice, případě jimi tato komunikace přímo prochází. Jedná se o silnici I/23 vedoucí z kraje Vysočina do Kardašovy Řečice. Tato silnice umožňuje rychlé spojení výše zmíněných obcí jak s okresním centrem Jindřichův Hradec, tak i s krajským městem České Budějovice. Nejdelší čas musí při cestě do svého krajského města strávit v automobilu obyvatelé obcí v severovýchodním a jihovýchodním cípu regionu. Konkrétně se jedná o obce Červený Hrádek (91 minut), Županovice (92 minut), Horní Slatina (93 minut), Budeč (94 minut) a Dešná (96 minut).

Díky své poloze se dopravní dostupnost všech tří krajských měst ze správního centra regionu Dačice pohybuje v průměrných hodnotách. Do krajského města České Budějovice se obyvatelé Dačic dopraví za 80 minut, do Jihlavy za 46 minut a do Brna za 98 minut. Za zmínku stojí i dopravní dostupnost krajských měst z obce Studená. Při porovnání dopravní dostupnosti krajských měst z Dačic a ze Studené si nelze nevšimnout výhodnější polohy druhé zmíněné obce. Obyvatelé Studené se do Českých Budějovic dopraví za 65 minut, do Brna za 97 minut a do Jihlavy shodně s obyvateli Dačic za 46 minut. Vliv na tuto časovou dostupnost má napojení Studené na silnici I. třídy spojující dva významné dálniční tahy (D1 a D3).

Obrázek 6. Časová dostupnost Jihlavy z obcí SO ORP Dačice v roce 2019

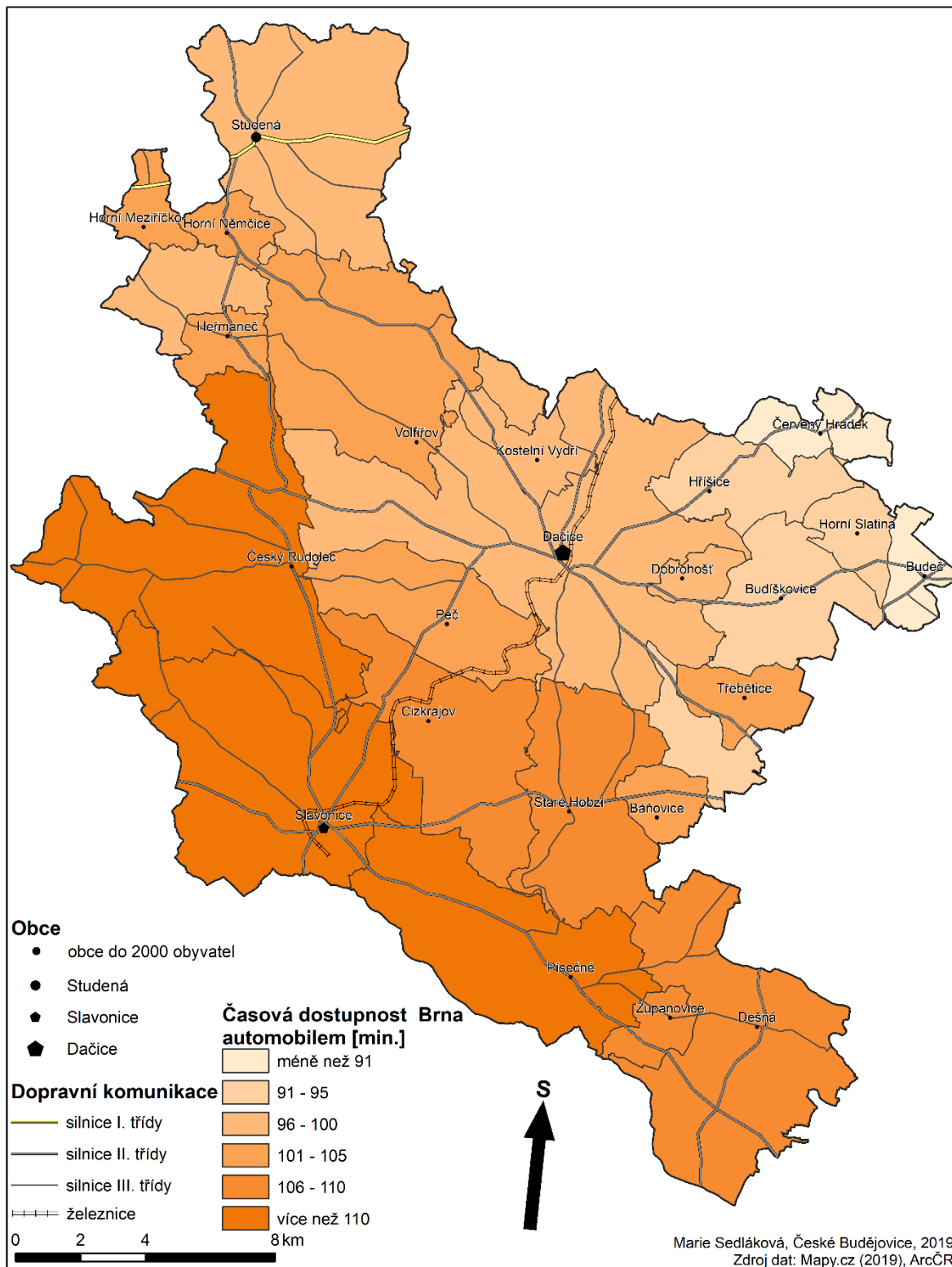
ČASOVÁ DOSTUPNOST JIHLAVY Z OBCÍ SO ORP DAČICE V ROCE 2019



Zdroj: Mapy.cz (2019), ArcČR, vlastní zpracování

Obrázek 7. Časová dostupnost Brna z obcí SO ORP Dačice v roce 2019

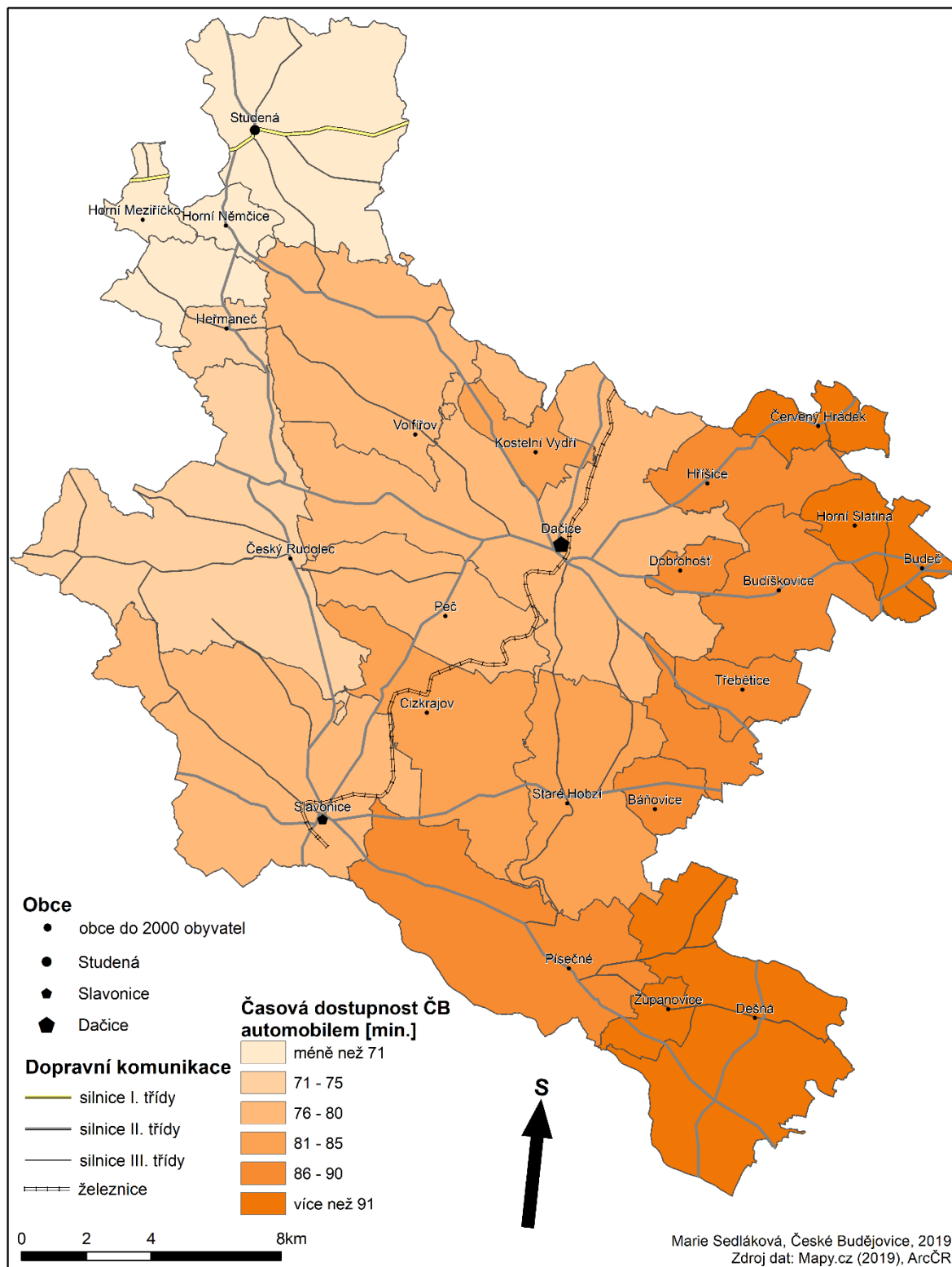
ČASOVÁ DOSTUPNOST BRNA Z OBCÍ SO ORP DAČICE V ROCE 2019



Zdroj: Mapy.cz (2019), ArcČR, vlastní zpracování

Obrázek 8. Časová dostupnost Českých Budějovic z obcí SO ORP Dačice v roce 2019

ČASOVÁ DOSTUPNOST ČESKÝCH BUDĚJOVIC Z OBCÍ SO ORP DAČICE V ROCE 2019



Zdroj: Mapy.cz (2019), ArcČR, vlastní zpracování

Při porovnání časové dostupnosti okresních měst nenalezneme výraznou dominanci ani jednoho z okresních center. Velká část obcí má nejkratší časovou dostupnost do Jindřichova Hradce (16 obcí z 23), u 7 zbylých obcí dominuje Třebíč. Naopak časová dostupnost Znojma se pohybuje v nejvyšších hodnotách.

Nejrychleji se do okresního centra Jindřichova Hradce, pod který je SO ORP Dačice přiřčeno, dostanou obyvatelé obcí Horní Meziříčko (23 minut), Studená (25 minut), Horní Němčice (27 minut), Heřmanec (28 minut) a Český Rudolec (29 minut). Tyto obce (kromě Českého Rudolce) jsou napojeny na silnici první třídy I/23 vedoucí do Jindřichova Hradce, která umožňuje rychlé spojení obcí s okresním centrem. Český Rudolec těží z blízkosti dopravní komunikace II/151 vedoucí ve směru Dačice-Kunžak, kterou lze považovat za hlavní spojnicí většiny obcí zkoumaného regionu a okresního města. Nejhůře jsou na tom s časovou dostupností svého okresního města obce v jihovýchodním cípu regionu – Dešná (59 minut) a Županovice (54 minut). Obyvatelé těchto obcí musí při cestě do Jindřichova Hradce absolvovat zdlouhavou cestu (v případě Dešné přes Jemnici nacházející se severně od Dešné a západně od SO ORP Dačice). Dlouhou dobu musí strávit v automobilu také obyvatelé obce Horní Slatina a Budeč (51 minut).

Naprosto odlišné výsledky nalezneme u časové dostupnosti Znojma, okresního města v Jihomoravském kraji. Do Znojma se dostanou nejrychleji obyvatelé obcí Horní Slatina (50 minut) a Budeč (52 minut). Časová dostupnost Znojma dosahuje u těchto dvou obcí dokonce nižších hodnot než v případě jejich okresního centra Jindřichova Hradce. Zásadní pro tyto dvě obce je možnost rychlého napojení na silnici první třídy I/38 vedoucí z Jihlavy do Znojma. Naopak v případě obcí Horní Meziříčko (77 minut), Horní Němčice (75 minut), Heřmanec (74 minut), Volfířov (72 minut), Český Rudolec a Studená (po 71 minutách) je časová dostupnost Znojma v průměru dvojnásobná v porovnání s časovou dostupností Jindřichova Hradce. U poloviny těchto obcí byla nejrychlejší možná trasa vypočítána po silnicích první třídy (I/23 přes Telč, napojení na I/38). Jedná se o obce Horní Meziříčko, Horní Němčice a Studená. Pro zbylé obce (Český Rudolec, Heřmanec a Volfířov) byla vypočítána trasa přes Dačice, Jemnici a Moravské Budějovice vedoucí více než z poloviny po silnicích druhé třídy.

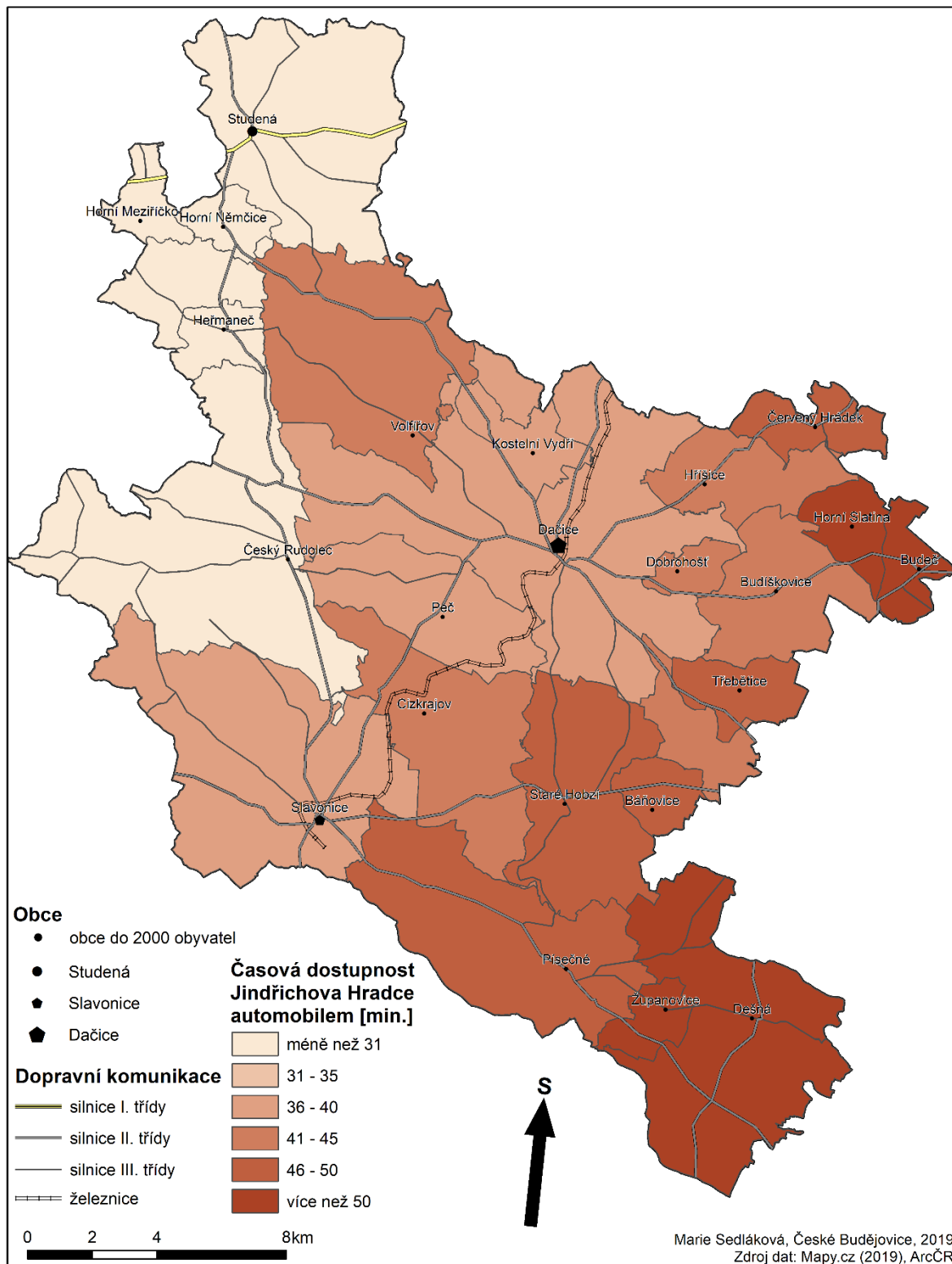
Pro necelou třetinu obcí ve zkoumaném území lze za dominující středisko (z hlediska časové dostupnosti) považovat Třebíč. Nejkratší čas potřebný k přesunu obyvatel do Třebíče musí absolvovat obyvatelé Červeného Hrádku (31 minut), Budče (34 minut), Hříšice (37 minut),

Horní Slatiny (38 minut) a Budíškovice (40 minut). Důvodem rychlé dostupnosti Třebíče je vedle geografické polohy také rychlé napojení na silnice první třídy (v případě obcí Budeč, Budíškovice a Horní Slatina se jedná o napojení na silnici I/38, následně na I/23, v případě obcí Červený Hrádek a Hříšice o přímé napojení přímo na silnici I/23). Nejhůře jsou na tom z hlediska časové dostupnosti Třebíče obyvatelé Písečného (59 minut), Slavonic (58 minut) a Županovic (57 minut). Hlavní roli zde hraje geografická poloha. Jedná se o obce u rakouských hranic, v jejichž blízkosti se nenachází žádná významnější regionální dopravní komunikace vedoucí v severovýchodním směru. Jako nejrychlejší trasa pro cestující ze Slavonic do Třebíče byla vypočítána trasa přes Dačice, Starou Říši s následným napojením na silnici I/23, pro cestující z Písečného a Županovic pak trasa ve směru Jemnice, Budeč, s napojením na silnici I/38 a následně na silnici I/23.

Správní centrum regionu Dačice se vyznačuje podobnými hodnotami pro časovou dostupnost Jindřichova Hradce (37 minut) a Třebíče (43 minut). Výrazně vyšší hodnoty vykazuje časová dostupnost Znojma (58 minut). Těmito hodnotami se Dačice opět řadí do průměrných hodnot časových dostupností okresních center v celém SO ORP, stejně jako u časových dostupností měst krajských. Celkově lze říci, že za nejbližší okresní centrum lze považovat Jindřichův Hradec. Průměrná časová dostupnost vypočtená z celého území SO ORP Dačice je necelých 42 minut. Na druhé místo lze zařadit město Třebíč (47 minut). Nejvyšší průměrnou časovou dostupností (61 minut) se vyznačuje město Znojmo.

Obrázek 9. Časová dostupnost Jindřichova Hradce z obcí SO ORP Dačice v roce 2019

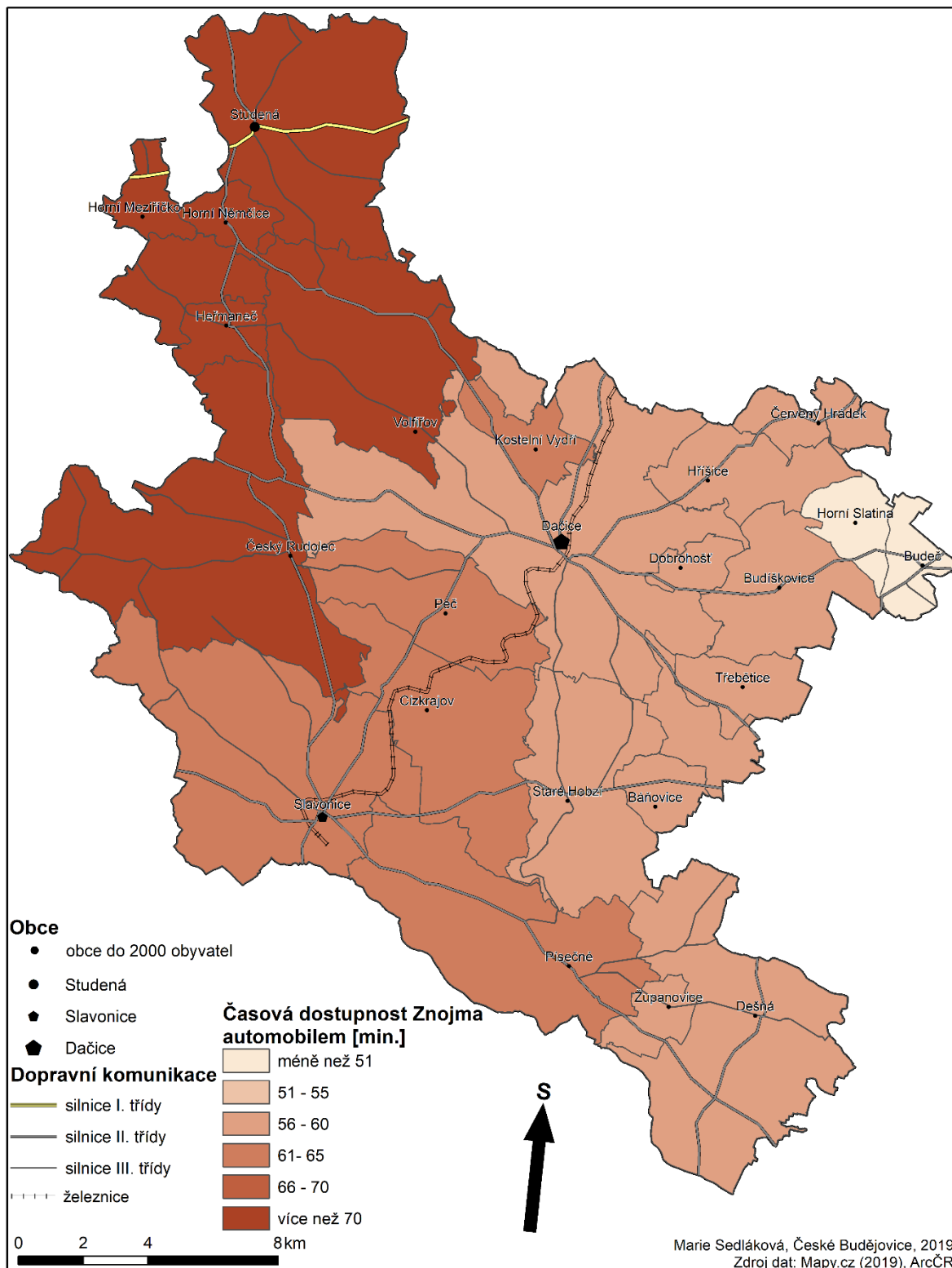
ČASOVÁ DOSTUPNOST JINDŘICHOVA HRADCE Z OBCÍ SO ORP DAČICE V ROCE 2019



Zdroj: Mapy.cz (2019), ArcČR, vlastní zpracování

Obrázek 10. Časová dostupnost Znojma z obcí SO ORP Dačice v roce 2019

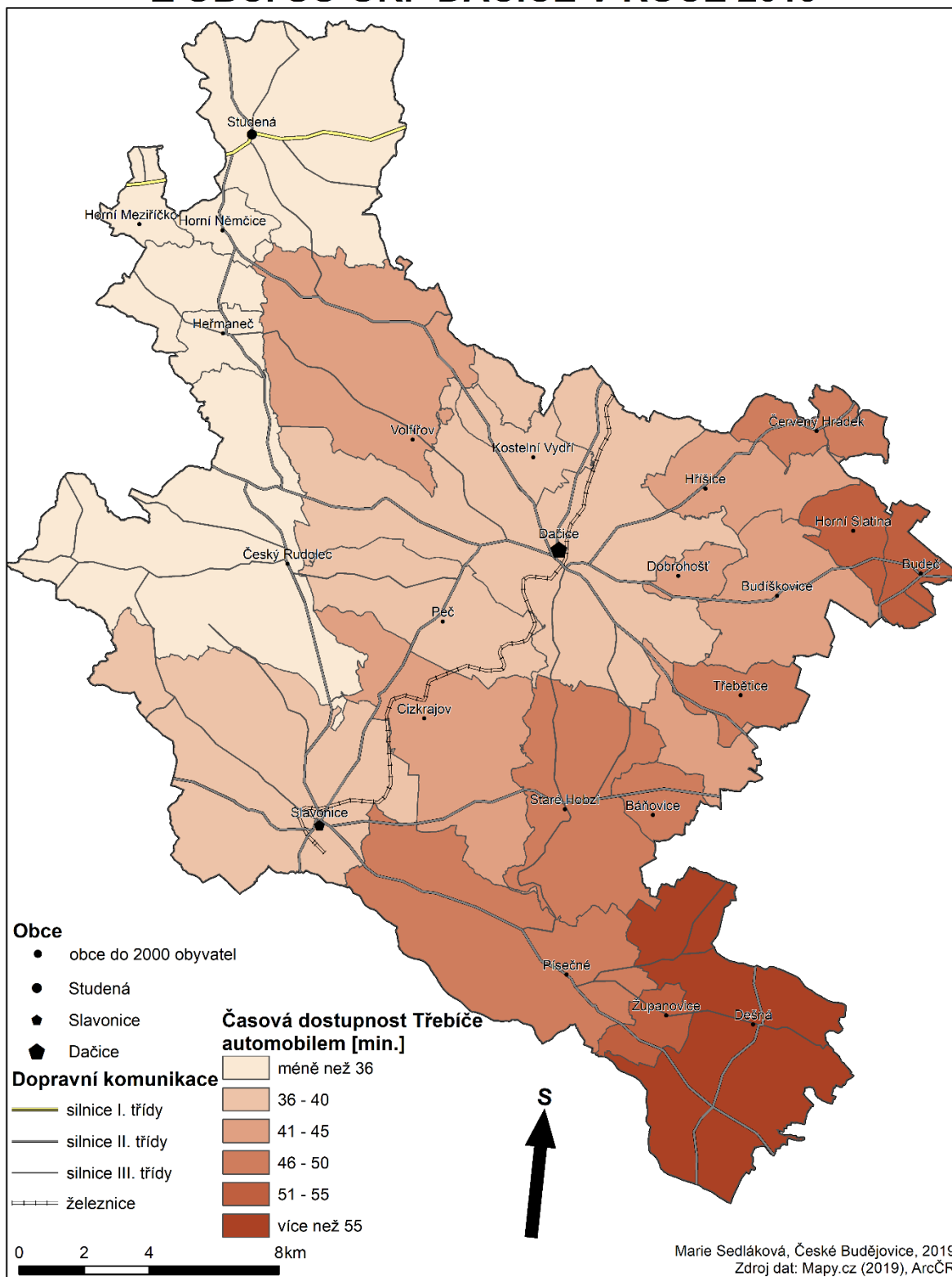
ČASOVÁ DOSTUPNOST ZNOJMA Z OBCÍ SO ORP DAČICE V ROCE 2019



Zdroj: Mapy.cz (2019), ArcČR, vlastní zpracování

Obrázek 11. Časová dostupnost Třebíče z obcí SO ORP Dačice v roce 2019

ČASOVÁ DOSTUPNOST TŘEBÍČE Z OBCÍ SO ORP DAČICE V ROCE 2019



Zdroj: Mapy.cz (2019), ArcČR, vlastní zpracování

7.2 Počet spojů veřejnou hromadnou dopravou

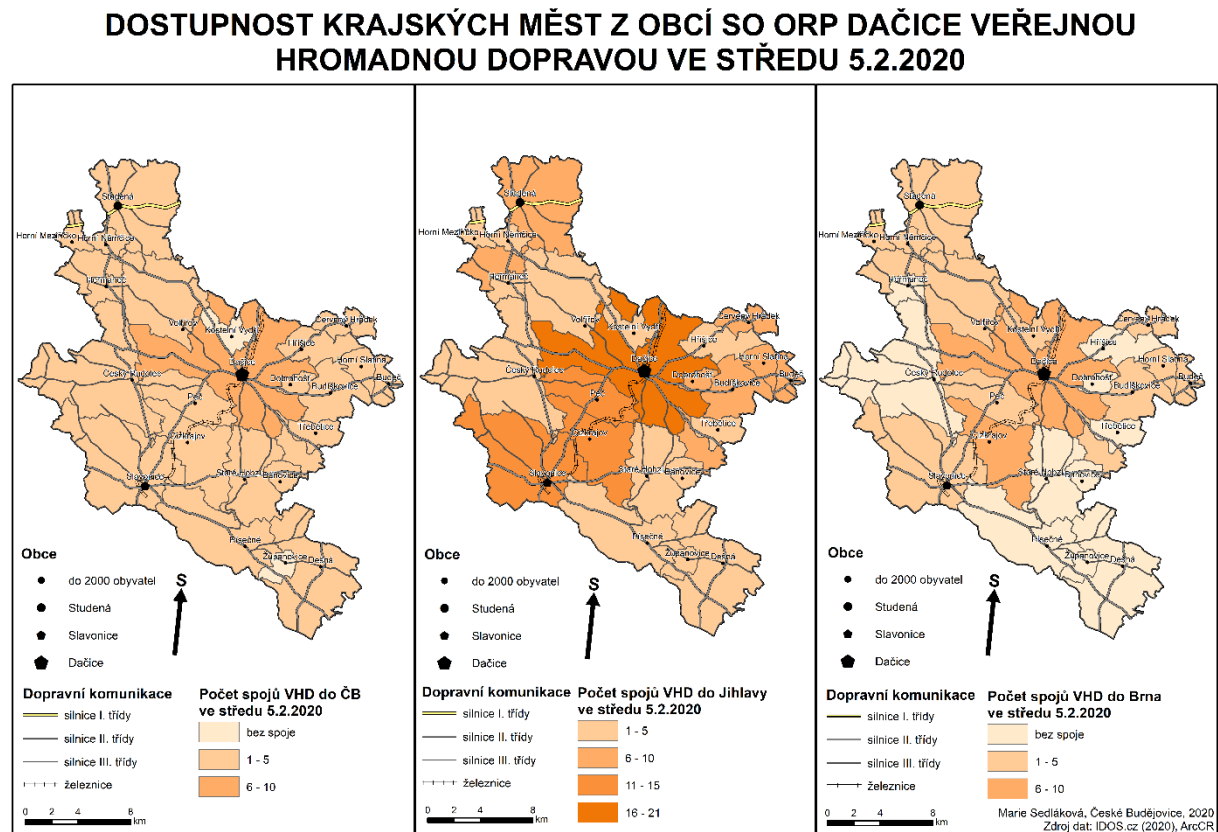
Jako první probíhal výzkum dostupnosti krajských měst veřejnou hromadnou dopravou z obcí SO ORP Dačice. Vzhledem k počtu spojů VHD do tří krajských měst bylo zvoleno pět intervalů (obce bez spoje, 1-5, 6-10, 11-15 a 16-21 spojů). Ani v jednom mapovém poli nebylo zaznamenáno všech pět intervalů. Nejvíce intervalů, celkem čtyři, obsahuje mapové pole s počtem spojů veřejnou hromadnou dopravou do Jihlavy, po třech intervalech mají mapová pole s počtem spojů do Českých Budějovic a Brna. Naprosto nejlepší dostupnost VHD má Jihlava (celkem 128 spojů, z toho 40 přímých, 88 s jedním přestupem). Významnou roli zde hraje železnice vedoucí ve směru Slavonice – Havlíčkův Brod, která prochází územím obcí Slavonice, Cizkrajov, Peč a Dačice. Právě u těchto čtyř obcí lze zaznamenat nejvyšší počet spojů VHD – Dačice 21 spojů, Cizkrajov, Slavonice a Peč po 11 spojích. Poměrně příznivým počtem spojů do Jihlavy se můžou chlubit obce Studená (9 spojů), která má výhodnou polohu na silnici první třídy I/23 a Budeč (8 spojů), Horní Slatina (7 spojů), Budíškovice, Červený Hrádek a Dobrohošť (po 6 spojích), které leží na jedné z dvou hlavních tras z Dačic do Jihlavy. Zbylé obce se nachází v intervalu 1-5 spojů. Jihlava je jediné krajské město, do kterého se obyvatelé všech obcí dostanou bez nutnosti minimálně dvou přestupů. Nejhorší spojení s Jihlavou mají Báňovice, jejichž obyvatelé mohou, jako jediní, využít pouze jeden spoj.

Ačkoli to při prvním pohledu na mapový list nevypadá, celkové počty spojů do Českých Budějovic a Brna se pohybují v podobných hodnotách. V případě Českých Budějovic se jedná o 33 spojů (4 přímé, 29 s jedním přestupem), u Brna o 36 spojů (1 přímý, 35 s jedním přestupem). U počtů spojů do Českých Budějovic jasně dominují Dačice (9 spojů) následované Slavonicemi a Studenou (po 3 spojích). U ostatních obcí (kromě Kostelního Vydří a Županovic, které jsou bez spoje) nalezneme pouze jeden ranní spoj. Jedná se většinou o spoje s jedním přestupem v Dačicích.

Mnohem větší počet obcí bez spoje lze pozorovat u počtu spojů VHD do Brna. Do jihomoravského krajského města se podle zvolených podmínek nedostanou obyvatelé téměř poloviny obcí zkoumaného území (Báňovice, Český Rudolec, Dešná, Dobrohošť, Heřmaněč, Hříšice, Písečné, Staré Hobzí, Třebětice a Županovice). Z osmi obcí se do krajského města obyvatelé dostanou pouze jedním spojem, a to z obcí Budeč, Budíškovice, Červený Hrádek, Horní Meziříčko, Horní Němčice, Horní Slatina, Kostelní Vydří a Volfířov. Tyto obce se nacházejí v blízkosti center, která disponují větším počtem spojů do Brna (např. Horní Němčice u Studené či Kostelní Vydří u Dačic) nebo leží na trase ve směru Dačice - Brno. Z obce Studená vedou celkem tři spoje, ze Slavonic a Peče čtyři. Nejvyšší počet spojů mají Dačice (10 spojů)

a Cizkrajov (8 spojů). Podíl na vyšších hodnotách u obcí Slavonice, Cizkrajov, Peč a Dačice má již zmíněná železnice vedoucí do Jihlavy, popř. Havlíčkova Brodu. Z těchto měst se lze dostat do Brna s využitím výrazně vyššího počtu spojů.

Obrázek 12. Dostupnost krajských měst z obcí SO ORP Dačice veřejnou hromadnou dopravou ve středu 5.2.2020



Zdroj: IDOS.cz (2020), ArcČR, vlastní zpracování

Obdobným způsobem probíhal výzkum počtu spojů do okresních měst. Zde bylo opět zvoleno pět intervalů, pouze s jinými hodnotami (obce bez spoje, 1-3, 4-6, 7-9 a 10-13). Nejvyšší počet intervalů nalezneme v mapovém listu s počtem spojů VHD do Jindřichova Hradce (všech pět intervalů), nejméně pak u počtu spojů do Znojma (bez spoje, 1-3 a 4-6). Právě do Jindřichova Hradce vede nejvyšší celkový počet spojů, konkrétně 87 (20 přímých a 67 s jedním přestupem). Vysoký podíl na počtu přímých spojů má město Dačice, ze kterého vede 11 přímých spojů (celkově 13), tudíž se jedná o obec s nejvyšším počtem spojů. Druhý nejvyšší počet spojů vede ze Studené (9 spojů), Slavonic (8 spojů) a Heřmanče (7 spojů). Většina obcí, zejména ve východní části zkoumaného regionu, se nachází v intervalu 1-3. Z těchto obcí také nevede žádný přímý spoj, obyvatelé cestující do svého okresního města musí využít přestupu

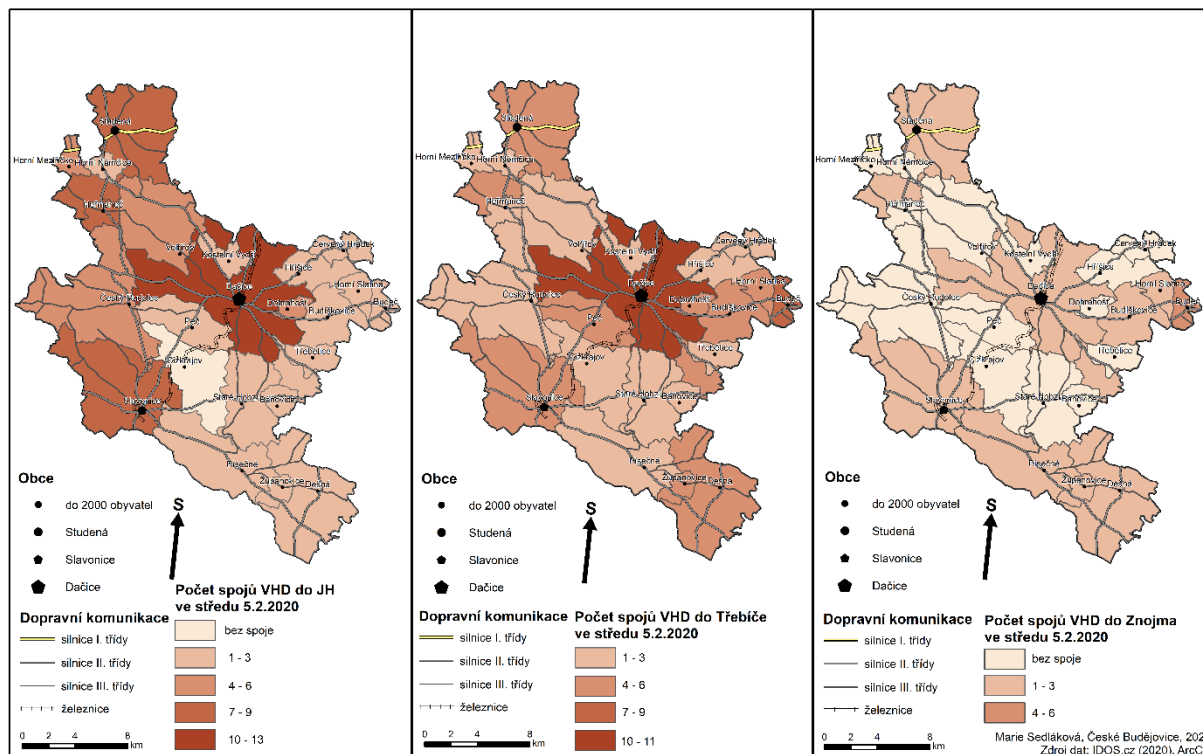
v Dačicích či Slavonicích. Dostat se do Jindřichova Hradce veřejnou hromadnou dopravou je problém pro obyvatele Cizkrajova – z této obce nevede do okresního města žádný spoj.

Celkový druhý nejvyšší počet spojů lze zaznamenat do Třebíče, konkrétně 78 spojů (5 přímých a 73 s jedním přestupem). Nejvyšší počet spojů vede opět z Dačic (11 spojů), následovaných obcí Budeč (8 spojů). Zhruba třetina obcí se nachází v intervalu 4-6 (nejlépe jsou na tom obce Slavonice a Horní Slatina – po 6 spojích). I přesto, že obec Studená leží v severozápadní části regionu, lze konstatovat, že těží z výhodné polohy na významnější komunikaci vedoucí až do Třebíče a díky tomu se lze dostat ze Studené do Třebíče i přímými spoji (2 přímé, 2 s jedním přestupem). Zbylé obce se nacházejí v intervalu 1-3. Na rozdíl od Jindřichova Hradce (i Znojma) zde nenajdeme žádnou obec bez spoje.

Výrazně nejnižší počet spojů vede do okresního města Znojmo (15 spojů, z toho žádný přímý). Nejvíce spojů vede z obce Budeč (4 spoje). Jedná se většinou o spoje s přestupem v Moravských Budějovicích, ze kterých je následně zajištěna jak autobusová, tak i železniční doprava. Z osmi obcí v intervalu 1-3 vede nejvíce spojů z obce Dešná (3 spoje), jejíž hranice přímo sousedí s okresem Znojmo (jako jediné obce celého SO ORP Dačice). Z více než poloviny obcí zkoumaného území nevede do okresního města Znojmo žádný spoj.

Obrázek 13. Dostupnost okresních měst z obcí SO ORP Dačice veřejnou hromadnou dopravou ve středu 5.2.2020

DOSTUPNOST OKRESNÍCH MĚST Z OBCÍ SO ORP DAČICE VEŘEJNOU HROMADNOU DOPRAVOU VE STŘEDU 5.2.2020



Zdroj: IDOS.cz (2020), ArcČR, vlastní zpracování

7.3 Počet dojíždějících za prací a do škol

U výzkumu podílu obyvatel dojíždějících do krajských měst z jednotlivých obcí bylo u kartografického zobrazení zvoleno celkem pět intervalů s tím, že nejnižší hodnota byla nulová a nejvyšší hodnota 12%. Nejvíce obyvatel z vybraných obcí dojíždělo do Jihlavy. V roce 2011 směřovalo do tohoto krajského města celkem 206 obyvatel. Nejvyšší počet i podíl obyvatel do Jihlavy dojížděl z Dačic (celkem 12% vyjíždějících, 54 obyvatel za prací, 42 za vzděláním). Vysoké podílové hodnoty má následně i obec Hříšice (11%), Červený Hrádek (9%), Budeč (8%) nebo Třebětice (8%). Jihlava je vzdáleností nejbližší krajské město pro všechny zkoumané obce. Nabízí nemalý počet pracovních příležitostí, je tu mnoho středních škol a od roku 2004 také veřejná vysoká škola. Podle údajů z roku 2011 ovšem do Jihlavy vůbec nedojížděli obyvatelé z obcí Cizkrajov, Dobrohošť, Horní Meziříčko, Horní Němčice, Peč a Županovice.

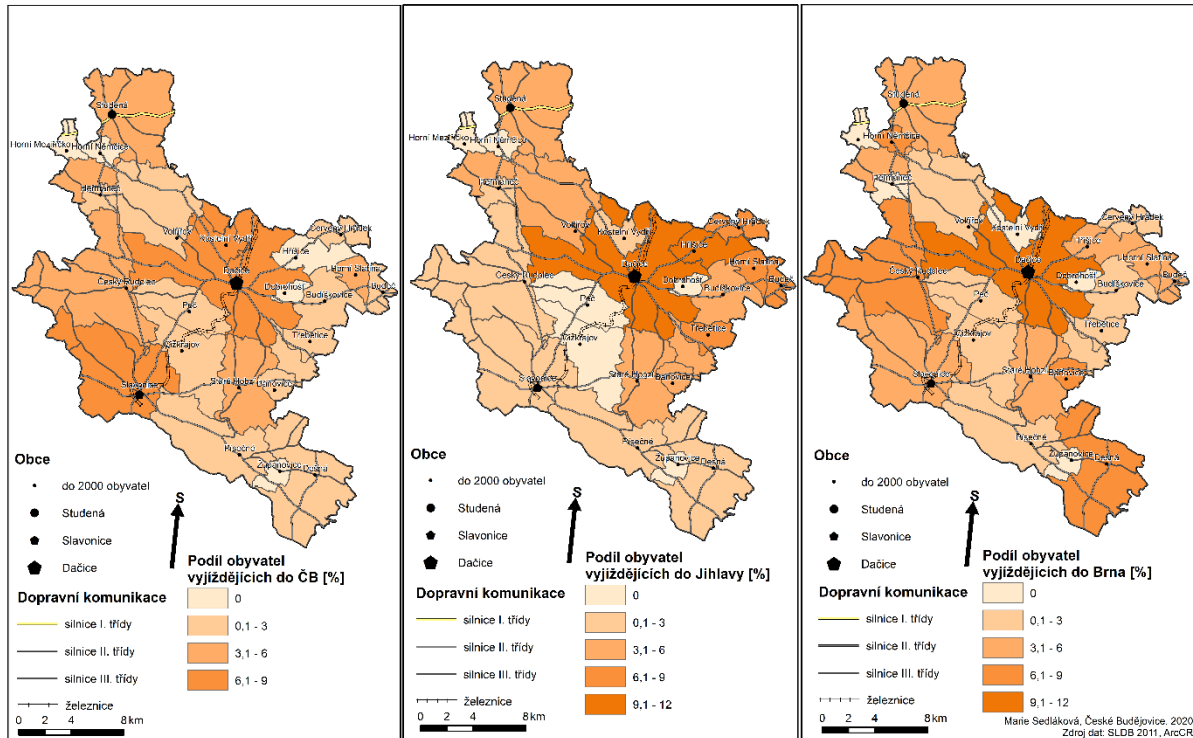
Tyto obce se nacházejí především v blízkosti místních center (Cizkrajov a Peč mezi Dačicemi a Slavonicemi, Horní Meziříčko a Horní Němčice u Studené).

Vysoký počet dojíždějících lze zaznamenat i do krajského města Brna, kartogram bylo opět nutné rozdělit do pěti intervalů. V roce 2011 dojíždělo do Brna celkem 189 obyvatel vybraných obcí. Nejvyšší počet i podíl lze zaznamenat opět u města Dačice (celkem 11% vyjíždějících). Hodnoty dojíždějících obyvatel do škol výrazně převyšují dojížděku za prací (75 obyvatel do škol, 17 za prací). Vysoké hodnoty lze sledovat i u obcí Český Rudolec (8%, 1 obyvatel za prací, 13 do škol) a Dešná (také 8%, 1 obyvatel za prací, 9 do škol). Jelikož Brno lze díky velkému počtu středních a především vysokých škol považovat za studentské město, nelze tyto rozdílné hodnoty považovat za výrazně překvapivé. I u dojížděky do Brna lze v roce 2011 nalézt několik obcí, které spadají do nulových hodnot. Jedná se o obce Dobrohošť, Heřmaněč, Horní Meziříčko, Kostelní Vydří a Županovice. Zmíněné obce lze považovat za malé obce s převažujícím počtem starších obyvatel a malým počtem studentů, kteří by byli ochotni dojíždět do moravské metropole.

Do posledního krajského města, Českých Budějovic, dojíždělo v roce 2011 ze zkoumaného území celkem 173 obyvatel. Jelikož nejvyšší hodnota dosahuje pouze 9%, kartogram je rozdělen do čtyř intervalů. Nejvyšší podíl dojíždějících lze pozorovat opět z Dačic (třetina obyvatel dojížděla za prací, dvě třetiny do škol). Větší podíl dojíždějících obyvatel lze zaznamenat také u obce Kostelní Vydří (8% vyjíždějících, 4 obyvatele za prací a 1 za vzděláním) a Slavonice (7%, 12 obyvatel za prací a 9 do škol). Celkem u pěti obcí opět najdeme nulové hodnoty (Dobrohošť, Horní Meziříčko, Horní Němčice, Hříšice a Županovice). Celkově lze konstatovat, že více obyvatel dojíždí do Českých Budějovic za vzděláním než za prací.

Obrazek 14. Podíl obyvatel vyjíždějících do krajských měst z obcí SO ORP Dačice za prací a do škol v roce 2011

PODÍL OBYVATEL VYJÍZDĚJÍCÍCH DO KRAJSKÝCH MĚST Z OBCÍ SO ORP DAČICE ZA PRACÍ A DO ŠKOL V ROCE 2011



Zdroj: SLDB 2011, ArcČR, vlastní zpracování

Zcela odlišné hodnoty lze nalézt u počtu obyvatel dojíždějících do jednotlivých okresních měst. Ačkoli u kartogramu zobrazujícího dojížděku do Jindřichova Hradce bylo třeba k zobrazení využít opět pět intervalů (nejnižší hodnota 0, nejvyšší 8), u dojížděky do Třebíče a Znojma stačilo kartogram rozdělit do dvou intervalů s nejnižšími hodnotami. Dominance Jindřichova Hradce je patrná i na počtu dojíždějících. V roce 2011 do tohoto okresního města dojíždělo celkem 161 obyvatel z celého zkoumaného území. Nejvyšší podíl obyvatel dojíždělo z největších obcí v regionu. Jednalo se především o obyvatele Dačic (8% vyjíždějících), přitom lze konstatovat, že mnohem více obyvatel do Jindřichova Hradce dojíždí za prací než za studiem (51 obyvatel za prací a 12 do škol). Stejný podíl vyjíždějících lze pozorovat také z obce Český Rudolec (9 obyvatel za prací a 4 do škol), o něco nižší hodnoty lze zaznamenat v případě obcí Studená (7% vyjíždějících, 22 za prací a 5 do škol) a Slavonice (také 7% vyjíždějících, 13 za

prací a 9 do škol). Zejména v případě obcí Český Rudolec a Studená není dominance Jindřichova Hradce překvapivá, jelikož se jedná o centrum v blízkosti zmíněných obcí s dojezdovou vzdáleností do 30 minut. I při výzkumu dojížděky do Jindřichova Hradce bylo nalezeno několik obcí, které s tímto okresním městem nemají žádné dojížděkové vazby (Dešná, Dobrohošť, Horní Němčice a Županovice). Počet obcí s nulovými hodnotami je však nejnižší ze všech šesti zkoumaných měst.

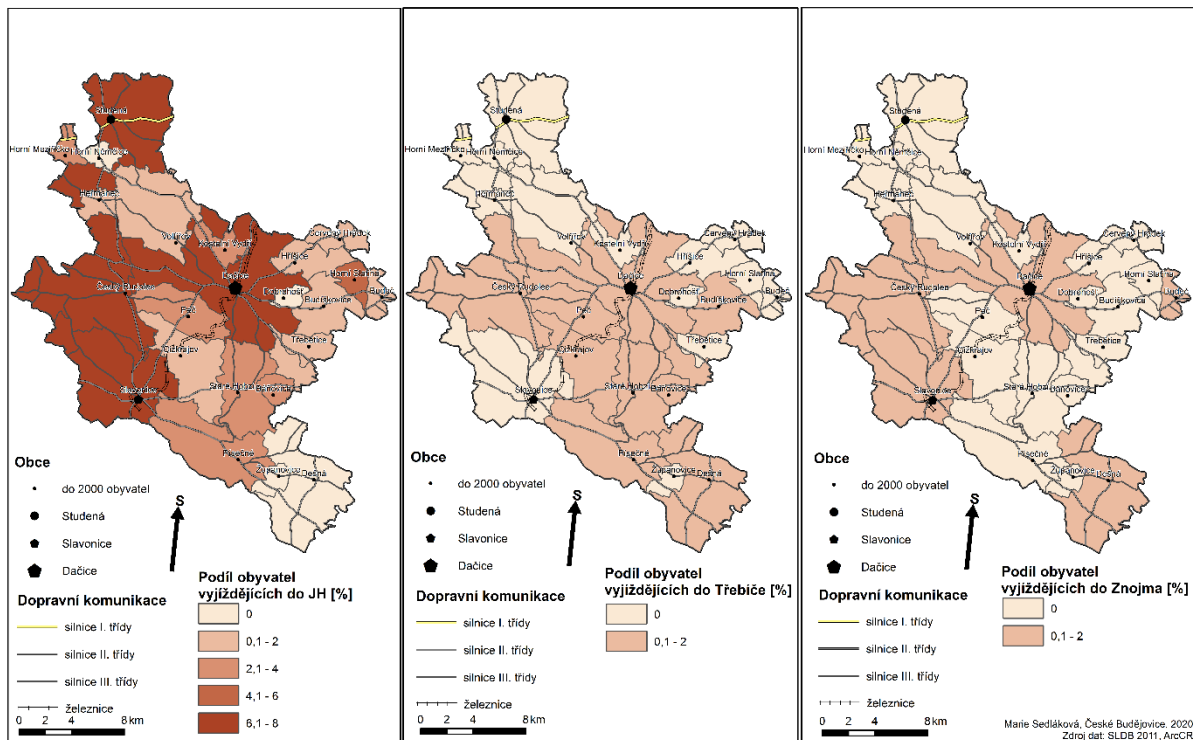
Výrazně nižšími hodnotami disponuje kartogram s podílem obyvatel dojíždějících do Třebíče. Celkový počet dojíždějících byl v roce 2011 téměř pětinnový v porovnání s Jindřichovým Hradcem (pouze 31 vyjíždějících obyvatel). Nejvyšší hodnoty (2%) nalezneme u obcí Báňovice, Dačice, Dešná a Písečné. Tyto hodnoty jsou však v porovnání s dojížděkou do Jindřichova Hradce či do krajských měst velmi nízké. U 14 obcí v regionu lze nalézt nulové hodnoty. Poměrně výraznou část dojíždějících tvoří především studenti (21 z 31 dojíždějících). Pokud by se zkoumala pouze dojížděka za prací, měla by Třebíč mnohem nižší hodnoty. To je dáno zejména tím, že ačkoli je Třebíč poměrně blízké okresní centrum, nenachází se zde tolik lákavých pracovních nabídek, za kterými by byli obyvatelé zkoumaného regionu ochotni dojíždět.

Naprostě nejnižší hodnoty nalezneme u podílu i počtu obyvatel dojíždějících do Znojma. Hodnoty dosahují tak nízkých hodnot, že kartogram byl opět rozdělen pouze do dvou intervalů s nejnižšími hodnotami. Z celého regionu do tohoto města dojíždělo v roce 2011 pouze 14 obyvatel, z nichž polovina byla přímo z Dačic. V podstatě zde byly zaznamenány pouze dvě hodnoty – 0% a 1%. Jednoprocentní hodnoty lze nalézt u obcí Budeč, Český Rudolec, Dačice, Dešná a Slavonice, ostatní obce nemají se Znojem žádné dojížděkové vazby. Stejně jako u dojížděky do Třebíče převládá v případě Znojma dojížděka za vzděláním (11 z 14 dojíždějících). Znojmo lze z pohledu obyvatel ve zkoumaném regionu považovat za neatraktivní centrum dojížděky, a to zejména v případě dojížděky za prací.

Nejvyšší podíly obyvatel dojíždějících do krajských i okresních center lze v roce 2011 zaznamenat z Dačic, které se ve všech kartogramech pohybovaly v nejvyšších hodnotách. Naopak obce Dobrohošť a Županovice neměly v roce 2011 žádné dojížděkové vazby s žádným krajským ani okresním městem.

Obrázek 15. Podíl obyvatel vyjíždějících do okresních měst z obcí SO ORP Dačice za prací a do škol v roce 2011

PODÍL OBYVATEL VYJÍZDĚJÍCÍCH DO OKRESNÍCH MĚST Z OBCÍ SO ORP DAČICE ZA PRACÍ A DO ŠKOL V ROCE 2011



Zdroj: SLDB 2011, ArcČR, vlastní zpracování

7.4 Prostorové interakce v rámci SO ORP Dačice a hlavní centra dojížd'ky

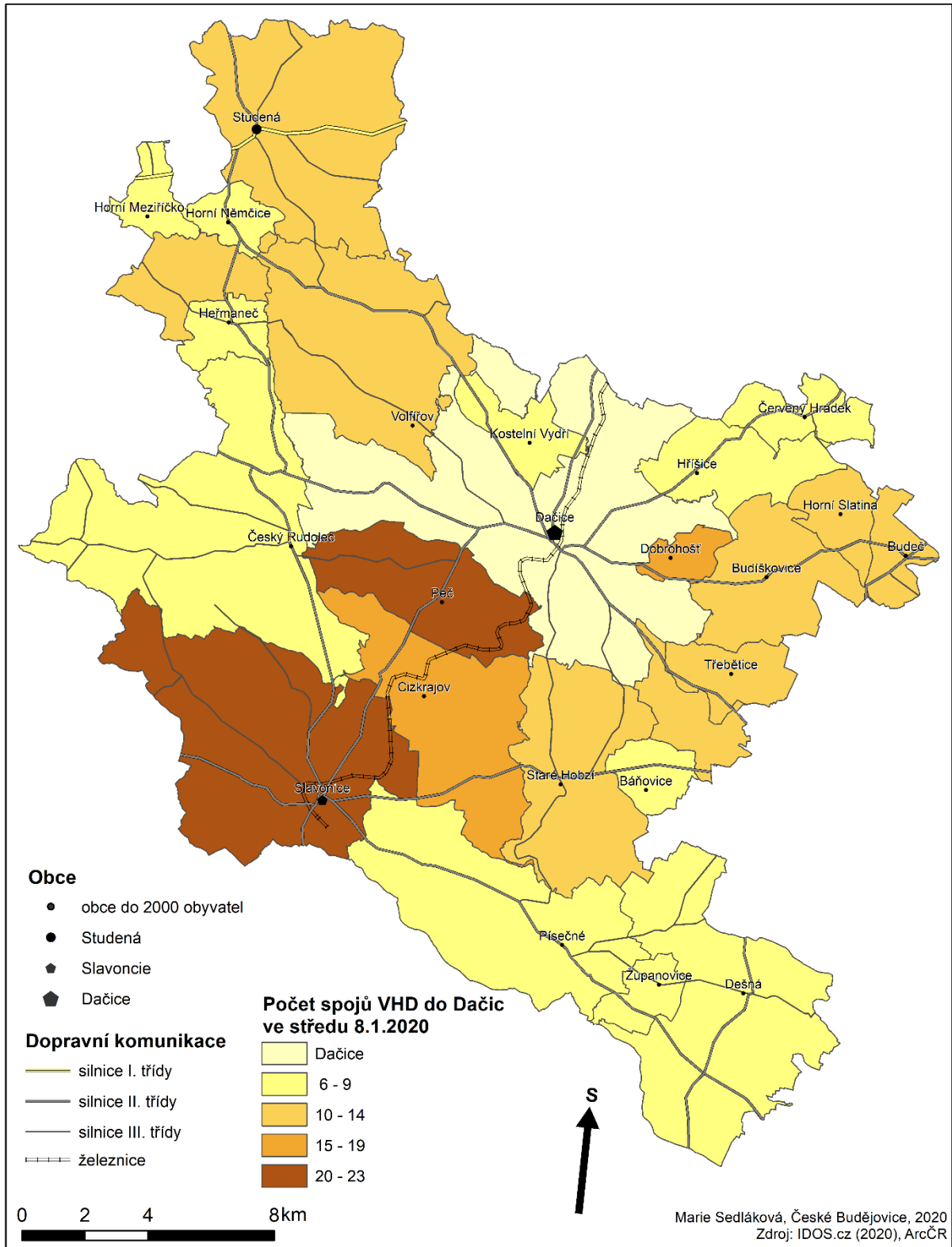
K prostorovým interakcím dochází také pouze v rámci zvoleného regionu. V porovnání s krajskými a okresními centry jsou zde jednotlivé vazby a vztahy mnohem intenzivnější.

Nejprve probíhal výzkum počtu spojů VHD do mikroregionálního centra Dačic ve středu 8.1.2020. Na základě výsledků byla vytvořena mapa s celkem 4 intervaly (5-9, 10-14, 15-19 a 20-23 spojů) a barevným odlišením samotného města Dačice. Protože byly v tomto případě mapovány prostorové interakce na mikroregionální úrovni, je logické, že nebyla nalezena žádná obec, která by neměla dopravní spojení s Dačicemi. Většina spojů se koncentruje do ranních a odpoledních hodin a obyvatelé je využívají k cestě za prací či do škol a zpět, jak ve své disertační práci uvádí Seidenglanz (2007). Nejvyšší počet spojů do Dačic vede z obcí Peč (23 spojů) a Slavonice (22). Těmito obcemi prochází nejenom jediná železnice v celém zkoumaném

území, ale také jeden z hlavních silničních tahů vedoucí k rakouským hranicím. Vysoké hodnoty lze pozorovat také u obcí Cizkrajov (19 spojů) a Dobrohošť (17 spojů). Vysoké hodnoty počtu spojů z Cizkrajova souvisí s tím, že v blízkosti obce se nachází zastávka již zmíněné železnice. Narozdíl od výše zmíněných obcí však Cizkrajov neleží na frekventovaném silničním tahu, a tak je zde počet autobusových spojů nižší. Obec Dobrohošť těží z výhodné dopravní polohy v těsné blízkosti Dačic. Díky této poloze přes ni vede značná část spojů přijíždějících do Dačic z východního směru. Nejnižší počty autobusových spojů vedou do Dačic z obcí Hříšice, Horní Meziříčko (po 5 spojích), Červený Hrádek, Český Rudolec, Dešná a Županovice (po 6 spojích). V případě obcí Horní Meziříčko, Dešná a Županovice je počet spojů ovlivněn především jejich polohou ve správním obvodu. U obce Horní Meziříčko lze předpokládat vyšší počet spojů do obce Studená, jakožto blízkého většího centra, z obcí Dešná a Županovice je vyšší počet spojů orientován především na Jemnici. Na počet spojů z Českého Rudolce má také vliv jeho geografická poloha (časová dostupnost Dačic a Slavonic je velmi podobná), a tak lze předpokládat, že značná část spojů je, kromě Dačic, směřována také do Slavonic. Celkově lze říci, že frekvence spojů VHD je značně ovlivněna polohou obce v dopravním systému. Významnou roli zde hraje napojení obcí na železnici a kvalita silničních komunikací. K podobným závěrům ve svém článku došli také Marada a Květon (2010).

Obrázek 16. Dopravní dostupnost Dačic z obcí SO ORP Dačice 8.1.2020

DOPRAVNÍ DOSTUPNOST DAČIC Z OBCÍ SO ORP DAČICE 8.1.2020

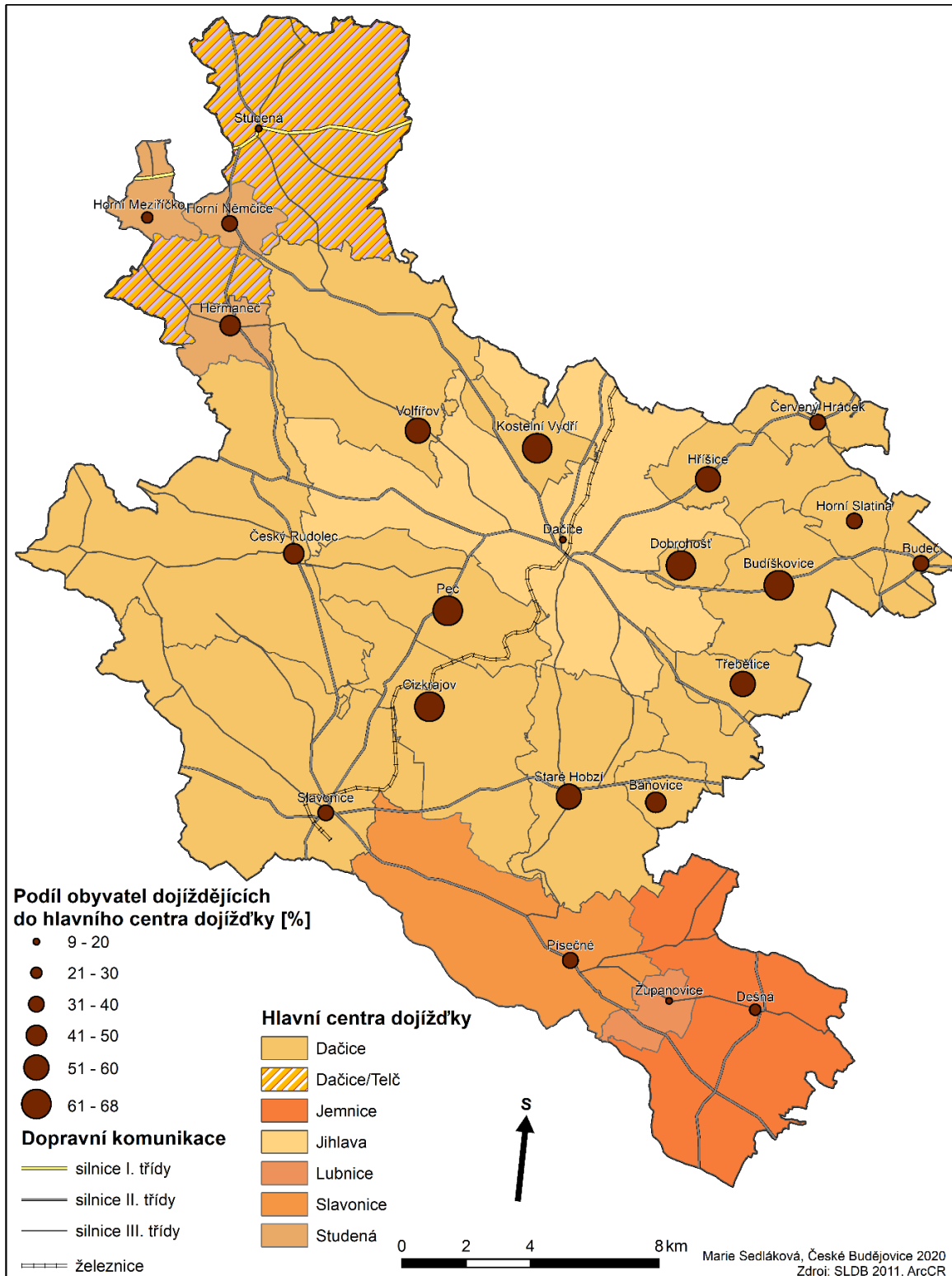


Zdroj: IDOS.cz (2020), ArcČR, vlastní zpracování

Poslední část výzkumu se zaměřuje na hlavní centrum dojížděky z obcí SO ORP Dačice a podíl obyvatel vyjíždějících do hlavního centra. Výsledky jsou znázorněny pomocí kartogramu a kartodiagramu. Nejvýznamnějším dojezdovým centrem celého správního obvodu bylo v roce 2011 město Dačice. Do Dačic v roce 2011 vyjížděl nejvyšší počet i podíl obyvatel z celkem 15 obcí. Při pohledu na mapu lze konstatovat, že se jedná o obce, které se nacházejí v těsné blízkosti Dačic s dojezdovou vzdáleností do 15 minut. Konkrétně jde o obce Báňovice, Budeč, Budíškovice, Cizkrajov, Červený Hrádek, Český Rudolec, Dobrohošť, Horní Slatina, Hříšice, Kostelní Vydří, Peč, Slavonice, Staré Hobzí, Třebětice a Volfířov. Naprosto nejvyšší podíl obyvatel (68%) vyjížděl při posledním SLDB do Dačic z obce Kostelní Vydří. Jedná se o velmi malou obec v těsné blízkosti Dačic s minimálním počtem pracovních příležitostí. Vysoké podíly nalezneme také v případě obcí Cizkrajov (64%), Peč, Dobrohošť (62%) a Budíškovice (61%). Z těchto obcí vyjíždí značná část obyvatel jak za prací, tak za vzděláním (v Cizkrajově, Dobrohošti a Peči se nenachází ZŠ). Významný podíl obyvatel vyjíždějících do Dačic lze pozorovat také u obcí Hříšice, Staré Hobzí (po 59%), Volfířov (57%) a Třebětice (51%). Město Dačice je z pohledu obyvatel okolních obcí velmi atraktivní jak z hlediska značného množství pracovních příležitostí, tak i z hlediska vzdělání (MŠ, ZŠ, SŠ) a dojezdové vzdálenosti. Obec Studená lze považovat za hlavní centrum dojížděky pro tři obce nacházející se v severním cípu zkoumaného regionu. Jedná se o obce Heřmaněč, Horní Meziříčko a Horní Němčice. Ze samotné Studené vyjížděl v roce 2011 stejný podíl obyvatel do Dačic a Telče. Rozdíl byl pouze v počtech vyjíždějících za prací (do Telče 23 obyvatel, do Dačic 29 obyvatel) a do škol (do Telče 15 obyvatel, do Dačic pouze 9). U obcí v jihovýchodním cípu území bylo hlavní centrum dojížděky v roce 2011 různorodé. Obyvatelé Písečného nejvíce vyjíždí do Slavonic (33%). Jedná se především o dojížděku do škol. V případě obce Dešná převažuje dojížděka do nedaleké Jemnice (25%). V tomto případě obyvatelé vyjíždí spíše za prací. Poměrně překvapivým zjištěním je skutečnost, že hlavním centrem dojížděky pro obec Županovice je obec Lubnice nacházející se v sousedním SO ORP Znojmo. Přestože do Lubnice vyjíždějí za vzděláním pouze 2 obyvatelé Županovic, tvoří celých 20% všech vyjíždějících z obce.

Obrázek 17. Podíl obyvatel dojíždějících do hlavního centra dojížděky z obcí SO ORP Dačice v roce 2011

PODÍL OBYVATEL DOJÍŽDĚJÍCÍCH DO HLAVNÍHO CENTRA DOJÍŽĎKY Z OBCÍ SO ORP DAČICE V ROCE 2011



Zdroj: SLDB (2011), ArcČR, vlastní zpracování

8. ZÁVĚR

Hlavním cílem této bakalářské práce bylo popsat funkčně prostorové vztahy a analyzovat směrovou orientaci. Ze získaných dat bylo následně možné zhodnotit vhodnost administrativní příslušnosti regionu k Jihočeskému kraji, jehož součástí je SO ORP Dačice již 60 let.

Práce obsahuje 3 hlavní části. První část práce je věnována seznámení s literaturou, zabývající se definicemi pojmů prostorové interakce, mobilita, region a periferie. Druhá část popisuje stručnou historii rozdělení a spádovosti řešeného území. Poslední část práce se zabývá analýzou zjištěných dat o časové dostupnosti, počtech spojů veřejnou hromadnou dopravou a dojížděče do tří krajských (České Budějovice, Jihlava, Brno) a tří okresních (Jindřichův Hradec, Třebíč, Znojmo) měst. V rámci třetí části byly analyzovány také prostorové interakce ve správním obvodu ORP Dačice.

Nejprve byla zkoumána individuální časová dostupnost automobilovou dopravou. Důležitou roli zde hrálo, kromě geografické polohy jednotlivých obcí, také případné napojení obcí na významnější dopravní komunikace. Za nejbližší okresní centrum lze považovat Jindřichův Hradec. Jeho dominanci lze pozorovat u dvou třetin zkoumaných obcí zejména v západní polovině zkoumaného území. Pro zbylé obce lze za nejbližší okresní středisko považovat Třebíč. U časové dostupnosti krajských měst je naprosto zřejmá dominance Jihlavy. Do žádného jiného krajského města (ani Českých Budějovic, pod které zkoumané území spadá) se nelze dostat tak rychle, jako právě do krajského města kraje Vysočina.

Následně byl zkoumán počet spojů veřejnou hromadnou dopravou ve středu 5.2.2020. Všední den byl zvolen záměrně proto, že počet spojů je o víkendech značně nižší a výsledky by tak mohly být zkreslené. U výzkumu frekvence spojů byly zjištěny značně odlišné výsledky. Nejvyšší počet spojů z celého zkoumaného území lze zaznamenat do krajského města Jihlava, jde celkem o 128 spojů. Významný podíl na těchto hodnotách má železnice, která sbližuje dané území s krajem Vysočina. Na celém území nebyla zjištěna žádná obec, která by neměla s Jihlavou žádný spoj. Vysoký počet spojů vede také do Jindřichova Hradce (87 spojů), avšak ne ze všech obcí je pro obyvatele snadné se do jejich okresního města dopravit. Za zmínku stojí obec Cizkrajov, ze které nevede do Jindřichova Hradce žádný spoj splňující zvolená kritéria výzkumu. Výraznější problém s počty spojů veřejné hromadné dopravy nelze sledovat ani u okresního města Třebíč. Celkový počet spojů z celého území je 78 stejně jako v případě Jihlavy ani zde nebyla zjištěna obec, ze které by nevedl do Třebíče žádný spoj. Poměrně překvapivé je zjištění, že celkový počet spojů do krajského města Českých Budějovic dosahuje nižších hodnot než počet spojů do Brna (36 spojů). Přestože jsou České Budějovice krajským městem obcí na

celém zkoumaném území počet spojů, kterými se lze do tohoto krajského centra dostat, je pouze 33.

Poslední částí výzkumu, zaměřující se za vazby mezi zkoumaným územím a krajskými či okresními centry, je výzkum dojížděky. Data byla čerpána ze SLDB z roku 2011, jelikož novější data bohužel nebyla k dispozici (další SLDB je naplánováno až na rok 2021). U výzkumu nebylo rozlišováno, o jaký typ dojížděky se jedná, protože to nesouvisí s hlavním cílem této práce, která byla zaměřena na zhodnocení směrové orientace. Nejvyšší počet i podíl vyjíždějících osob (počet vyjíždějících do zvoleného centra/celkový počet vyjíždějících) lze zaznamenat do Jihlavy (celkem 206 obyvatel, z toho 109 za prací a 98 do škol). Do moravské metropole Brna vyjíždělo v roce 2011 celkem 189 obyvatel (33 za prací, 156 do škol) a do Českých Budějovic celkem 173 obyvatel (65 za prací, 108 do škol). Celkově zde lze opět sledovat dominanci Jihlavy, a to zejména u počtu obyvatel vyjíždějících za prací. Na vysokém počtu obyvatel vyjíždějících do Brna má značný podíl dojížděka za vzděláním. Toto zjištění není výrazně překvapivé, jelikož v Brně lze nalézt vysoký počet nejenom středních, ale především vysokých škol. V případě výzkumu dojížděky na úrovni okresních center lze pozorovat výraznou převahu v počtu vyjíždějících do Jindřichova Hradce, svými hodnotami se blíží k datům zjištěným v případě krajských center. Celkový počet vyjíždějících do Jindřichova Hradce je 161 obyvatel, z toho větší část dojíždí za prací (118 obyvatel). Jindřichův Hradec lze považovat za atraktivní pracovní centrum s možností uplatnění zejména ve zdravotnictví či administrativě. Z výše zvolených šesti center vyjíždělo nejméně obyvatel do Třebíče (pouze 31 obyvatel, z toho 10 za prací a 21 do škol) a Znojma (14 obyvatel, 3 za prací a 11 do škol). Tato dvě okresní centra lze z pohledu obyvatel zkoumaného území hodnotit jako neatraktivní centra dojížděky, a to zejména v případě dojížděky pracovní.

V poslední části byly analyzovány vztahy pouze v rámci SO ORP Dačice. Nejdříve byl výzkum zaměřen na dopravní dostupnost Dačic jako hlavního mikroregionálního centra zvoleného území, a to veřejnou hromadnou dopravou ve středu 8.1.2020. Všední den byl zvolen opět záměrně ze stejného důvodu, jako tomu bylo u výzkumu počtu spojů veřejnou hromadnou dopravou do krajských a okresních měst. Největší roli hraje v počtech spojů železnice procházející daným územím v severojižním směru. U obcí, které jsou na železnici napojeny, lze nalézt výrazně vyšší počet spojů než u obcí bez železničního spojení. Vzhledem k tomu, že byly analyzovány vztahy na mikroregionální úrovni, nebyla nalezena žádná obec, která by s neměla s Dačicemi žádný spoj. U většiny obcí lze nalézt přímé spoje, výjimku tvoří pouze

obec Županovice, ze které do Dačic nevede žádný přímý spoj. Většinu spojů tvoří spoje ranní a odpolední, které využívají obyvatelé jednotlivých obcí při cestě do školy či práce a zpět.

Na závěr byla věnována pozornost výzkumu hlavního centra dojížděky z obcí SO ORP Dačice. Data byla opět čerpána ze SLDB 2011. Za nejvýznamnější centrum dojížděky v rámci celého správního obvodu lze považovat město Dačice. Do Dačic, dle posledních dat, vyjížděl nejvyšší počet a podíl obyvatel z většiny obcí správního obvodu. Jednalo se především o obce v těsné blízkosti tohoto města. Dačice lze tedy z pohledu místních obyvatel považovat za atraktivní centrum, a to jak z hlediska dojezdové vzdálenosti, tak i počtu pracovních příležitostí a možnosti vzdělání. Jiné výsledky lze pozorovat v severním cípu zkoumaného území. Obec Studená lze považovat za hlavní centrum dojížděky pro tři obce v této části území. Samotná obec Studená vykazuje stejné podíly obyvatel vyjíždějících do Telče a Dačic. U obcí v jihovýchodním cípu území nebylo hlavní centrum dojížděky stejnorodé (jako hlavní centra dojížděky zde byly zvoleny Jemnice, Slavonice a Lubnice).

Před zahájením výzkumu byly formulovány dvě hypotézy.

V první hypotéze bylo předpokládáno, že nejvíce obyvatel bude ochotno dojíždět z důvodu výhodné časové dostupnosti do mikroregionálního střediska Dačic, popř. do center sousedních SO ORP Telče a Jindřichova Hradce. Hypotéza byla potvrzena pouze částečně. Nejvíce obyvatel ze zkoumaného území vyjíždělo v roce 2011 do Dačic. Do sousedního střediska Telč vyjížděli především obyvatelé Studené. Do okresního centra Jindřichova Hradce vyjížděl výrazně nižší podíl obyvatel zkoumaného území než do mikroregionálního střediska Dačice.

Druhá hypotéza byla zaměřena na orientaci zkoumaného území vůči meziregionálním střediskům. Bylo předpokládáno, že jelikož SO ORP Dačice spadá již 60 let pod Jihočeský kraj, budou vazby mezi zkoumaným územím a Českými Budějovicemi nejintenzivnější. Tato hypotéza byla vyvrácena. Ve všech bodech výzkumu (časová dostupnost, počty spojů a dojížděkové vztahy) mělo zkoumané území nejsilnější vazby ke krajskému městu Jihlava, pod které SO ORP Dačice v minulosti již několikrát spadalo.

Celkově lze konstatovat, že směrová orientace a intenzita prostorových interakcí celého území dokládá silné vazby zejména na kraj Vysočina s hlavním centrem Jihlavou. Intenzitu vazeb lze pozorovat zejména v souvislosti s výsledky výzkumu počtu spojů VHD a dojížděky. Při porovnání výsledků vazeb na další dvě krajská centra (Českých Budějovic a Brna) si opět nelze nevsimnout faktu, že intenzivnější vazby má zkoumaná region na Brno. Na základě výsledků

výzkumu lze konstatovat, že spádovost SO ORP Dačice k Jihočeskému kraji není nejvhodnějším řešením.

9. ZDROJE

Knižní zdroje

ANDĚL, J. (1996): Sociogeografická regionalizace. Univerzita Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem, Fakulta Pedagogická, Ústí nad Labem, 85 s. ISBN 80-7044-112-7

BARTOŠ, J., SCHULZ, J., TRAPL, M. (1990): Historický místopis Moravy a Slezska v letech 1848-1960, Svazek XII. Okresy: Třebíč, Moravské Budějovice, Dačice. Univerzita Palackého v Olomouci, 321 s., ISBN 80-7034-038-X

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. Mezinárodní Baťova regionalistická konference 25.-26. listopadu, Zlín. Univerzita Tomáše Bati, Zlín, s. 1-15, ISBN 80-7318-359-5

BERNARD, J., ŠIMON, M. (2017): Vnitřní periferie v Česku: Multidimenzionalita sociálního vyloučení ve venkovských oblastech. Sociologický časopis/Czech Sociological Review, 53, 1, s. 1-26

CLAVAL, P. (2007): Regional geography: Past and present (A review of ideas, approaches and goals). Geographia Polonica, 80, s. 1-21

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

CRESSWELL, T., MERRIMAN, P. (2011): Geographies of mobilities: practices, spaces, subjects. Ashgate Publishing, 288 s. ISBN 9781409417828

ČERMÁK, L. (2005): Hodnocení vztahu dopravní dostupnosti a exponovanosti území. In: Novotná, M. eds.: Problémy periferních oblastí. UK v Praze, PřF, KSGRR, Praha s. 44-52, ISBN 80-86561-21-6

DRÁPELA, E. (2008): Uplatnění dopravní sociologie v regionální geografii. Katedra geografie, ZČU, Miscellanea Geographica 14, Plzeň, s. 27-32.

FRIEDMANN, J. (1966): Regional Development Policy: a Case Study of Venezuela. Cambridge, Mass. 279 s.

FRISKE, W., CHOI, S. (2013): Another Look at Retail Gravitation Theory: History, Analysis and Future Considerations. *ABD Journal*, 5, 1, s. 88-106

HAGGETT, P. (2001): *Geography: a global synthesis*. 1. vyd., Harlow: Prentice Hall, 833 s. ISBN 0582320305

HALÁS, M., BRYCHTOVÁ, Š., FŇUKAL, M. (2013): *Základy humánní geografie 1: Geografie obyvatelstva a sídel*. Univerzita Palackého, Přírodovědecká fakulta, Olomouc. 104 s. ISBN 978-80-244-3848-1

HALÁS, M., KLAPKA, P. (2010): Regionalizace Česka z hlediska modelování prostorových interakcí (Regional division of Czechia on the basis of spatial interaction modelling). *Geografie*, 115, 2, s. 144–160

HAMPL, M. (2005): *Geografická organizace společnosti v České republice: transformační procesy a jejich obecný kontext*. Univerzita Karlova, Přírodovědecká fakulta, Praha. 147 s. 1 mapová příloha ISBN:80-86746-02-X

HAMPL, M., GARDAVSKÝ, V., KÜHNEL, K. (1987) *Regionální struktura a vývoj systému osídlení ČSR*. Univerzita Karlova, Praha. 255 s. ISBN 60-047-87

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

HAVLÍČEK, T., CHROMÝ, P., JANČÁK, V., MARADA, M. (2005): Vybrané teoreticko-metodologické aspekty a trendy geografického výzkumu periferních oblastí. In: Novotná, M. eds.: *Problémy periferních oblastí*. UK v Praze, PřF, KSGRR, Praha, s. 6–24, ISBN 80-86561-21-6

HUFF, D. L. (1964): Defining and estimating a trading area. *Journal of Marketing*, 28, 3, s. 34–38

CHALUPA, J. (2011): *Reliktní česko-moravská zemská hranice v historicko-geografických souvislostech*. Bakalářská práce. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, 39 s.

CHROMÝ, P. (2003): Formování regionální identity: nezbytná součást geografického výzkumu. In: Jančák, V., Chromý, P., Marada, M. (eds.) *geografie na cestách poznání*. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PřF Univerzity Karlovy, s. 163-178

- KOVÁŘ, O. (2010): Správní a územní vývoj na Moravě a na Vysočině od počátku 19. století do poloviny 20. století. Logos Polytechnikos, 1, 2, s. 118-134
- KRAFT, S. (2015): Základy geografie dopravy. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Fakulta pedagogická, České Budějovice, 77 s. ISBN 978-80-7394-527-5
- KUBEŠ, J. (2007): Rozdílný populační vývoj v sídlech české a rakouské části přeshraničního regionu „Novohradské hory – Freiwald“ mezi lety 1869 – 2001. Klaudyán, internetový časopis pro historickou geografii a environmentální dějiny, 4, 1, s. 32-49
- KUBEŠ, J., KRAFT, S. (2011): Periferní oblasti jižních Čech a jejich sociálně populační stabilita. Sociologický časopis/Czech Sociological Review, 47, 4, s. 805–829
- MAIER, K., MULÍČEK, O., FRANKE, D. (2010). Vývoj regionalizace a vliv infrastruktur na atraktivitu území České republiky. Urbanismus a územní rozvoj, 13, 5, s. 71-81
- MARADA, M., KVĚTON, V. (2010): Diferenciace nabídky dopravních příležitostí v českých obcích a sociogeografických mikroregionech. Geografie, 115, 1, s. 21-43
- MUSIL, J., MÜLLER, J. (2008): Vnitřní periferie v České republice jako mechanismus sociální exkluze. Sociologický časopis/Czech Sociological Review, 44, 2, s. 321–34
- PERNES, J. (1996): Pod moravskou orlicí aneb Dějiny moravanství. Barrister & Principal, Brno, 285 s.
- PETER, D. (2011): Regionální identita obyvatelstva žijícího na pomezí dvou kulturně-historických regionů. Bakalářská práce. Přírodovědecká fakulta univerzity Palackého v Olomouci, Olomouc
- REILLY, W. J. (1929): Methods for the study of retail relationships. University of Texas Bulletin, Monograph 4, 2944, University of Texas, Austin
- REILLY, W. J. (1931): The law of retail gravitation. Knickerbocker Press, New York, 183 s.
- RODRIGUE, J. (2013): The Geography of Transport Systems. New York, 432 s. ISBN 978–0–203–37118–3
- RŮŽKOVÁ, J., ŠKRABAL, J. (2006): Historický lexikon obcí České republiky 1869-2005, 1.díl. Český statistický úřad, Praha, 760 s. ISBN 80-250-1310-3

RŮŽKOVÁ, J., ŠKRABAL, J. (2006): Historický lexikon obcí České republiky 1869-2005, 2.díl. Český statistický úřad, Praha, 624 s. ISBN 80-250-1311-1

ŘEHÁK, S., HALÁS, M., KLAPKA, P. (2009): Několik poznámek k možnostem aplikace Reillyho modelu. In: Sborník prací k šedesátinám doc. RNDr. Václava Touška, CSc., Geographia Moravica 1. Univerzita Palackého, Olomouc. s. 47 – 58

SEIDENGLANZ, D. (2007): Dopravní charakteristiky venkovského prostoru. Disertační práce. Přírodovědecká fakulta Masarykovy univerzity, Brno, 196 s.

SCHULZ, J. (1968): Hraniční spory mezi Čechami a Moravou do 17. století. Kandidátská práce. Filozofická fakulta Univerzity Palackého, Olomouc, 193 s.

TOUŠEK, V., J. KUNC, J. VYSTOUPIL a kol. (2008): Ekonomická a sociální geografie. Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, Plzeň. 411 s. ISBN 978-80-7380-114-4.

UHEREK, Z. (2005): Migrace a formy soužití v cílových prostorech. In: Soudobé spory o multikulturalismus a politiku identit, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, Plzeň, s. 258-274 ISBN 80-86473-83-X

Internetové zdroje

ČSÚ (2020): Souhrnná charakteristika SO ORP Dačice,

<https://www.czso.cz/documents/10180/20537734/13008415orp.pdf/814092ac-fd42-48d8-b8df-1a8c7eff4882?version=1.1> (17.10.2019)

IDOS (2020): Informační dopravní systém. Praha, CHAPS spol. s.r.o.

<https://idos.idnes.cz/vlakyautobusymhdvse/spojeni/> (8.1.2020)

IDOS (2020): Informační dopravní systém. Praha, CHAPS spol. s.r.o.

<https://idos.idnes.cz/vlakyautobusymhdvse/spojeni/> (5.2.2020)

Mapy.cz (2019): Základní mapa ČR, <https://mapy.cz/zakladni> (25.11.2019)

OLD.GIS.ZCU (2019): Kapitola 3. teorie centrálních míst,

<http://old.gis.zcu.cz/studium/dbg2/Materialy/html/ch03.html> (19.8.2019)

SLDB (2011): Databáze výsledků ze Sčítání lidu, domů a bytů k 26. 3. 2011. Český statistický úřad, Praha (29.1.2020).

SMUTNÁ, K., SMUTNÝ B. (1999): Okres Dačice,
http://iregion.dacicko.info/dacice/okres_da.html (25.8.2019)

URRlab – Urbánní a regionální laboratoř UK (2019): Download
http://web.natur.cuni.cz/ksgreek/urlab_vystupy/download (15.11.2019)

10. SEZNAM MAP

Obrázek 1. Mapa zájmového území v roce 2020	21
Obrázek 2. Administrativní hranice zájmového území v roce 1921	24
Obrázek 3. Administrativní hranice zájmového území v roce 1950	25
Obrázek 4: Administrativní hranice zájmového území v roce 1961	25
Obrázek 5: Administrativní hranice zájmového území v roce 2019	26
Obrázek 6. Časová dostupnost Jihlavy z obcí SO ORP Dačice v roce 2019	31
Obrázek 7. Časová dostupnost Brna z obcí SO ORP Dačice v roce 2019	32
Obrázek 8. Časová dostupnost Českých Budějovic z obcí SO ORP Dačice v roce 2019	33
Obrázek 9. Časová dostupnost Jindřichova Hradce z obcí SO ORP Dačice v roce 2019	36
Obrázek 10. Časová dostupnost Znojma z obcí SO ORP Dačice v roce 2019	37
Obrázek 11. Časová dostupnost Třebíče z obcí SO ORP Dačice v roce 2019.....	38
Obrázek 12. Dostupnost krajských měst z obcí SO ORP Dačice veřejnou hromadnou dopravou ve středu 5.2.2020	40
Obrázek 13. Dostupnost okresních měst z obcí SO ORP Dačice veřejnou hromadnou dopravou ve středu 5.2.2020	42
Obrázek 14. Podíl obyvatel vyjíždějících do krajských měst z obcí SO ORP Dačice za prací a do škol v roce 2011	44
Obrázek 15. Podíl obyvatel vyjíždějících do okresních měst z obcí SO ORP Dačice za prací a do škol v roce 2011	46
Obrázek 16. Dopravní dostupnost Dačic z obcí SO ORP Dačice 8.1.2020	48
Obrázek 17. Podíl obyvatel dojíždějících do hlavního centra dojížděky z obcí SO ORP Dačice v roce 2011	50

11. PŘÍLOHY

Tabulka 1. Dostupnost krajských měst veřejnou hromadnou dopravou z obcí SO ORP Dačice ve středu 5.2.2020

obec	ČB			JIHLAVA			BRNO		
	přímý	přestup	celkem	přímý	přestup	celkem	přímý	přestup	celkem
Báňovice	0	1	1	0	1	1	0	0	0
Budeč	0	1	1	0	8	8	0	1	1
Budíškovice	0	1	1	0	6	6	0	1	1
Cizkrajov	0	1	1	8	3	11	0	8	8
Červený Hrádek	0	1	1	0	6	6	0	1	1
Český Rudolec	0	1	1	0	2	2	0	0	0
Dačice	3	6	9	14	7	21	0	10	10
Dešná	0	1	1	0	3	3	0	0	0
Dobrohošť	0	1	1	0	6	6	0	0	0
Heřmaněč	0	1	1	0	3	3	0	0	0
Horní Meziříčko	0	1	1	0	3	3	0	1	1
Horní Němčice	0	1	1	0	2	2	0	1	1
Horní Slatina	0	1	1	0	7	7	0	1	1
Hříšice	0	1	1	0	5	5	0	0	0
Kostelní Vydří	0	0	0	0	4	4	0	1	1
Peč	0	1	1	8	3	11	0	4	4
Písečné	0	1	1	0	3	3	0	0	0
Slavonice	0	3	3	8	3	11	0	4	4
Staré Hobzí	0	1	1	0	2	2	0	0	0
Studená	1	2	3	2	7	9	1	2	3
Třebětice	0	1	1	0	2	2	0	0	0
Volvířov	0	1	1	0	5	5	0	1	1
Županovice	0	0	0	0	2	2	0	0	0
celkem	4	29	33	40	93	133	1	36	37

Zdroj: Mapy.cz (2019), vlastní zpracování

Tabulka 2. Dostupnost okresních měst veřejnou hromadnou dopravou z obcí SO ORP Dačice ve středu 5.2.2020

obec	JH			TŘEBÍČ			ZNOJMO		
	přímý	přestup	celkem	přímý	přestup	celkem	přímý	přestup	celkem
Báňovice	0	1	1	0	1	1	0	0	0
Budeč	0	3	3	0	8	8	0	4	4
Budíškovice	0	2	2	0	5	5	0	1	1
Cizkrajov	0	0	0	0	3	3	0	0	0
Červený Hrádek	0	3	3	1	2	3	0	0	0
Český Rudolec	0	4	4	0	1	1	0	0	0
Dačice	11	2	13	1	10	11	0	2	2
Dešná	0	2	2	0	4	4	0	3	3
Dobrohošť	0	4	4	0	4	4	0	0	0
Heřmaněč	1	6	7	0	1	1	0	0	0
Horní Meziříčko	1	4	5	0	1	1	0	0	0
Horní Němčice	1	2	3	0	1	1	0	0	0
Horní Slatina	0	3	3	0	6	6	0	1	1
Hřišice	0	3	3	1	1	2	0	0	0
Kostelní Vydří	0	1	1	0	2	2	0	0	0
Peč	0	2	2	0	4	4	0	0	0
Písečné	0	2	2	0	3	3	0	1	1
Slavonice	3	5	8	0	6	6	0	1	1
Staré Hobzí	0	2	2	0	1	1	0	0	0
Studená	3	6	9	2	2	4	0	1	1
Třebětice	0	3	3	0	1	1	0	0	0
Volřírov	0	6	6	0	2	2	0	0	0
Županovice	0	1	1	0	4	4	0	1	1
celkem	20	67	87	5	73	78	0	15	15

Zdroj: Mapy.cz (2019), vlastní zpracování

Tabulka 3. Časová a kilometrová dostupnost krajských měst z obcí SO ORP Dačice v roce 2019

obec	ČB		JIHLAVA		BRNO	
	čas	km	čas	km	čas	km
Báňovice	1:29	87	58	53	1:45	103
Budeč	1:34	97	41	38	1:29	90
Budíškovice	1:28	90	47	43	1:35	95
Cizkrajov	1:24	84	57	50	1:49	110
Červený Hrádek	1:31	92	37	34	1:27	91
Český Rudolec	1:12	72	59	51	1:51	111
Dačice	1:20	83	46	42	1:38	102
Dešná	1:36	93	1:01	55	1:46	104
Dobrohošť	1:26	87	49	43	1:39	99
Heřmaněč	1:11	74	54	46	1:45	111
Horní Meziříčko	1:03	70	52	44	1:43	114
Horní Němčice	1:06	75	52	42	1:41	112
Horní Slatina	1:33	94	45	40	1:33	92
Hříšice	1:26	88	42	39	1:32	96
Kostelní Vydří	1:22	84	45	39	1:38	105
Peč	1:19	78	52	46	1:44	107
Písečné	1:27	87	1:07	60	1:52	108
Slavonice	1:17	77	1:01	54	1:53	114
Staré Hobzí	1:25	86	58	51	1:48	106
Studená	1:05	85	46	39	1:37	109
Třebětice	1:28	91	53	47	1:41	99
Volfířov	1:20	82	52	43	1:45	108
Županovice	1:32	90	1:05	58	1:50	107
průměr	1:22	85	1:13	46	1:41	104

Zdroj: IDOS (2020), vlastní zpracování

Tabulka 4. Časová a kilometrová dostupnost okresních měst z obcí SO ORP Dačice v roce 2019

obec	JH		TŘEBÍČ		ZNOJMO	
	čas	km	čas	km	čas	km
Báňovice	50	47	51	45	54	50
Budeč	51	48	34	30	46	47
Budíškovice	45	43	40	35	52	52
Cizkrajov	42	37	54	50	1:05	59
Červený Hrádek	48	46	31	31	53	55
Český Rudolec	29	28	55	51	1:11	65
Dačice	37	36	43	42	58	56
Dešná	59	53	53	47	55	48
Dobrohošť	43	40	44	38	56	55
Heřmaneč	28	24	53	51	1:14	71
Horní Meziříčko	23	21	51	54	1:17	75
Horní Němčice	27	25	49	52	1:15	72
Horní Slatina	51	47	38	32	50	49
Hříšice	44	41	27	36	59	60
Kostelní Vydří	39	36	44	44	1:03	59
Peč	37	34	49	47	1:04	61
Písečné	49	46	59	50	1:01	55
Slavonice	40	37	58	55	1:05	61
Staré Hobzí	48	45	53	47	57	53
Studená	25	24	45	49	1:11	74
Třebětice	46	44	45	39	52	49
Volfířov	41	32	51	48	1:12	68
Županovice	54	50	57	50	59	51
průměr	42	38	47	44	1:01	58

Zdroj: IDOS (2020), vlastní zpracování

Tabulka 5. Počet a podíl vyjíždějících za prací a do škol do krajských měst v roce 2011

Obec	do ČB celkem	%	za prací	do školy	do Jihlavy	%	za prací	do školy	do Brna	%	za prací	do školy	celkem vyjíždějících
Báňovice	1	2%	1	0	3	5%	0	3	4	7%	1	3	61
Budeč	1	1%	0	1	6	8%	2	4	3	4%	1	2	77
Budíškovice	3	1%	2	1	10	5%	3	7	6	3%	0	6	205
Cizkrajov	4	3%	0	4	0	0%	0	0	3	2%	0	3	122
Červený Hrádek	2	3%	0	2	7	9%	6	1	1	1%	1	0	75
Český Rudolec	10	6%	2	8	4	2%	1	4	14	8%	1	13	167
Dačice	77	9%	25	52	96	12%	54	42	92	11%	17	75	816
Dešná	2	2%	1	1	2	2%	1	1	10	8%	1	9	129
Dobrohošť	0	0%	0	0	0	0%	0	0	0	0%	0	0	13
Heřmaneč	1	2%	1	0	1	2%	1	0	0	0%	0	0	41
Horní Meziříčko	0	0%	0	0	0	0%	0	0	0	0%	0	0	23
Horní Němčice	0	0%	0	0	0	0%	0	0	1	7%	1	0	15
Horní Slatina	2	5%	0	2	3	7%	1	2	2	5%	0	2	43
Hřišice	0	0%	0	0	12	11%	7	5	5	5%	0	5	105
Kostelní Vydří	5	8%	4	1	2	3%	1	1	0	0%	0	0	60
Peč	4	3%	3	1	0	0%	0	0	1	1%	0	1	117
Písečné	2	2%	2	0	4	3%	4	0	3	2%	0	3	129
Slavonice	21	7%	12	9	11	3%	1	10	16	5%	3	13	320
Staré Hobzí	5	5%	2	3	4	4%	3	1	4	4%	1	3	97
Studená	24	6%	7	17	19	5%	12	7	15	4%	5	10	409
Třebětice	3	2%	0	3	10	8%	5	5	4	3%	0	4	126
Volfířov	6	3%	3	3	12	6%	7	5	5	2%	1	4	202
Županovice	0	0%	0	0	0	0%	0	0	0	0%	0	0	10

Zdroj: SLDB (2011), vlastní zpracování

Tabulka 6. Počet a podíl vyjíždějících za prací a do škol do okresních měst v roce 2011

Obec	do JH celkem	%	za prací	do školy	do Třebíče	%	za prací	do školy	do Znojma	%	za prací	do školy	celkem vyjíždějících
Báňovice	2	3%	0	2	1	2%	0	1	0	0%	0	0	61
Budeč	1	1%	1	0	0	0%	0	0	1	1%	1	0	77
Budíškovice	3	1%	3	0	2	1%	0	2	0	0%	0	0	205
Cizkrajov	2	2%	1	1	1	1%	0	1	0	0%	0	0	122
Červený Hrádek	1	1%	0	1	0	0%	0	0	0	0%	0	0	75
Český Rudolec	13	8%	9	4	1	1%	1	0	1	1%	0	1	167
Dačice	63	8%	51	12	14	2%	5	9	7	1%	2	5	816
Dešná	0	0%	0	0	3	2%	0	3	1	1%	0	1	129
Dobrohošť	0	0%	0	0	0	0%	0	0	0	0%	0	0	13
Heřmaneč	1	2%	1	0	0	0%	0	0	0	0%	0	0	41
Horní Meziříčko	1	4%	1	0	0	0%	0	0	0	0%	0	0	23
Horní Němčice	0	0%	0	0	0	0%	0	0	0	0%	0	0	15
Horní Slatina	2	5%	1	1	0	0%	0	0	0	0%	0	0	43
Hřišice	1	1%	1	0	0	0%	0	0	0	0%	0	0	105
Kostelní Vydří	2	3%	1	1	0	0%	0	0	0	0%	0	0	60
Peč	5	4%	2	3	1	1%	1	0	0	0%	0	0	117
Písečné	4	3%	3	1	3	2%	1	2	0	0%	0	0	129
Slavonice	22	7%	13	9	1	0%	1	0	3	1%	0	3	320
Staré Hobzí	4	4%	2	2	1	1%	1	0	0	0%	0	0	97
Studená	27	7%	22	5	2	0%	0	2	1	0%	0	1	409
Třebětice	3	2%	3	0	0	0%	0	0	0	0%	0	0	126
Volfířov	4	2%	3	1	1	0%	0	1	0	0%	0	0	202
Županovice	0	0%	0	0	0	0%	0	0	0	0%	0	0	10

Zdroj: SLDB (2011), vlastní zpracování

Tabulka 7. Počet spojů VHD ve středu 8.1.2020 z obcí SOORP do Dačic

obec	spoje 8.1.2020
Báňovice	7
Budeč	10
Budíškovice	10
Cizkrajov	19
Červený Hrádek	6
Český Rudolec	6
Dešná	6
Dobrohošť	17
Heřmaneč	7
Horní Meziříčko	5
Horní Němčice	7
Horní Slatina	10
Hříšice	5
Kostelní Vydří	8
Peč	23
Písečné	7
Slavonice	22
Staré Hobzí	12
Studená	10
Třebětice	13
Volříšov	11
Županovice	6

Zdroj: IDOS (2020), vlastní zpracování

Tabulka 8. Hlavní centrum dojížděky z obcí SO ORP Dačice

Obec	Hl. centrum dojížděky	počet	za prací	do škol	%	celkem vyjždějících	další významná centra dojížděky
Báňovice	Dačice	26	23	3	43%	61	Staré Hobzí (15), Jemnice (4)
Budeč	Dačice	27	20	7	35%	77	Budíškovice (8), Želetava (7)
Budíškovice	Dačice	125	76	49	61%	205	Jemnice (18), Staré Hobzí (12)
Cizkrajov	Dačice	78	45	33	64%	122	Staré Hobzí (9), Slavonice (8)
Červený Hrádek	Dačice	23	18	6	31%	75	Nová Říše (15)
Český Rudolec	Dačice	79	57	22	47%	167	Slavonice (7), Kunžak (5)
Dačice	Jihlava	96	54	42	12%	816	Praha (86), Telč (52), Rakousko (45)
Dešná	Jemnice	32	26	6	25%	129	Lubnice (16), Slavonice (10)
Dobrohošť	Dačice	8	6	2	62%	13	Liberec (2)
Heřmaneč	Studená	20	7	13	49%	41	Dačice (7)
Horní Meziříčko	Studená	7	7	0	30%	23	Strmilov (4)
Horní Němčice	Studená	6	4	2	40%	15	Krahulčí (2)
Horní Slatina	Dačice	14	6	8	33%	43	Budíškovice (6)
Hříšice	Dačice	62	38	24	59%	105	Nová Říše (11)
Kostelní Vydří	Dačice	41	26	15	68%	60	Rakousko, SRN
Peč	Dačice	72	46	26	62%	117	Cizkrajov (9), Slavonice (7)
Písečné	Slavonice	43	18	25	33%	129	Dačice (23), Praha (10)
Slavonice	Dačice	116	84	32	36%	320	Praha (22), Rakousko (20)
Staré Hobzí	Dačice	57	47	10	59%	97	Praha (5), Slavonice (5)
Studená	Dačice (Telč)	38	29 (23)	9 (15)	9%	409	Praha (30), Strmilov (26), Krahulčí (23)
Třebětice	Dačice	64	31	33	51%	126	Budíškovice (15), Jemnice (13)
Volříšov	Dačice	116	75	41	57%	202	Telč (10), Praha (8)
Županovice	Lubnice	2	0	2	20%	10	Dačice, Praha, Telč (po 1)

Zdroj: SLDB (2011), vlastní zpracování