

ČESKÉ BUDĚJOVICE A JEJICH REGIONÁLNÍ PŮSOBNOST: DOJÍŽDKA ZA PRACÍ A JEJÍ ZMĚNY V TRANSFORMAČNÍM OBDOBÍ MEZI ROKY 1991 A 2001

City of České Budějovice And Its Regional Scope:
Commuting to Work – Changes Between 1991 and 2001

Stanislav KRAFT - Michal VANČURA

České Budějovice, Czech Republic

ABSTRAKT: Cílem předloženého článku je vyhodnocení hlavních změn v regionální působnosti města České Budějovice z hlediska dojížděky za prací mezi roky 1991 a 2001. Ta představuje v současné době nejvýznamnější regionální proces funkčních interakcí v sídelním systému. Na základě vymezení dojížděkových regionů do města České Budějovice pro oba sledované roky jsou zároveň naznačeny klíčové procesy, které v současné době ovlivňují regionální působnost města České Budějovice.

Klíčová slova: dojížděka za prací – regionální působnost – sídelní systém – České Budějovice

ABSTRACT: The main goal of the submitted article is the evaluation of main changes in the regional scope of the City of České Budějovice in terms of the commuting to work between 1991 and 2001. Commuting to work is the crucial regional process of functional interactions in the settlement system. The delimitation of regions based on the commuting to work allows the identification of the crucial processes, which influence the current regional scope of the City of České Budějovice.

Key words: commuting to work – regional scope – settlement system – České Budějovice

ÚVOD

Město České Budějovice představuje přirozené středisko osídlení jižních Čech. Téměř stotisícová regionální metropole však neexistuje v tomto prostoru sama o sobě, ale ovlivňuje a zároveň je zpětně ovlivňována celou řadou sídel v jejím zázemí. V souvislosti s nastartováním transformačních procesů po roce 1990 se však výrazně mění uspořádání a interakce sídel v zázemí velkých měst, což lze považovat především za důsledek kvalitativně vyšší formy územní organizace společnosti spjaté s procesem suburbanizace, příp. jejími dalšími fázemi (metropolizace). Tyto změny se zároveň obecně promítají do změn ve vztahové organizaci geografického prostoru – především vyšší dojížděka za prací, migrační pohyby, reorganizace dopravních vazeb apod. (bližší diskuse v Hamp l 2004; Toušek et al. 2009; Sýkora – Mulíček 2009).

Dojížděka za prací představuje v současné době nejvýznamnější regionální proces, který je spjat s krátkodobými a periodickými přesuny obyvatel mezi místem bydliště a místem pracoviště. Právě dojížděka za prací je považována za klíčový prvek vytváření funkčních socioekonomických regionů a je jí připisována integrální vypovídací schopnost (např. Hamp l

2005). Význam dojížděky za prací spočívá jednak ve skutečnosti, že při posledním populačním censu (Sčítání lidu, domů a bytů – SLDB) z roku 2001 dojíždělo za prací (přes hranice obce) téměř 37 % pracujícího obyvatelstva, a jednak ve skutečnosti, že v dnešní době dojížděka za prací do jisté míry nahrazuje dříve relativně nejvýznamnější pohyby migrační. Nepochybnou výhodou je zároveň fakt, že česká statistika poskytuje o tomto regionálním procesu relativně přesné údaje v dostatečné územní podrobnosti. Nevýhodou je, že se dojížděka za prací zjišťuje pouze při Sčítáních obyvatelstva, tedy zhruba v desetiletých periodách, a to od roku 1961. Výzkumy dojížděky za prací v Česku sahají však již do období kolem poloviny 20. století (Šilhan 1947; Mrkos 1948; Macka 1962). Později již studie zabývající se dojížděkou za prací vycházely z populačních censů a sloužily především pro identifikaci prostorových vazeb v sídelním systému mezi centry a jejich zázemím, hierarchizaci center dojížděky apod. K nejvýznamnějším pracím patří díle studie dojížděkového procesu (Macka 1969) a komplexněji pojaté regionalizace celého státního území (Hamp l – Kühnl – Ježek 1983; Řehák 1987; Hamp l – Gardavský – Kühnl 1987 apod.).

Cílem článku je identifikace nejvýznamnějších změn v dojížděce za prací do města České Budějovice

mezi roky 1991 a 2001. Jedná se o poslední dva populační censy, kdy první je spíše odrazem socialistického období a druhý již výrazně odrazem probíhajících transformačních procesů. Nedílnou součástí je naznačení možných dalších scénářů vývoje regionální působnosti města České Budějovice a jeho zázemí z hlediska dojíždky za prací.

METODICKÉ POZNÁMKY

Z metodického hlediska je třeba upozornit na jisté metodické odchylky v jednotlivých sčítáních, které omezují srovnatelnost výsledků. Jedná se především o změny v sídelní struktuře České republiky, která byla ovlivněna pokračující dezintegrací obcí v 90. letech (v roce 1991 bylo na území ČR 6 097 obcí, zatímco v roce 2001 již 6 249). Vzhledem k tomu, že dojíždka za prací je v ČR sledována, překročili-li daný subjekt hranici obce vyjíždějí, vznikly v roce 2001 i případy tzv. „nově vzniklé dojíždky“ právě jako důsledek administrativních změn. Baštová et al. 2005 upozorňují, že v absolutním počtu dojíždějících došlo mezi roky 1991 a 2001 k poklesu dojíždějících z cca 1 784 tis. na 1 727 tis. osob, nicméně vzhledem k nižšímu počtu zaměstnaných vzrostl počet dojíždějících ze všech zaměstnaných v relativním vyjádření z 33,2 % na 36,5 %.

Vzhledem k použité metodice, která je vhodná pro stanovení regionální působnosti středisek osídlení, byl v jednotlivých letech použit i odlišný výpočet pro analýzu dojíždky za prací do města České Budějovice. Intenzita vztahů mezi obcemi Jihočeského kraje a Českými Budějovicemi na základě dojíždky za prací byla tedy vyjádřena jako podíl vyjíždějících za prací do Českých Budějovic z celkového počtu pracujících s trvalým bydlištěm v dané obci. Počet pracujících v obci v roce 1991 odpovídal počtu ekonomicky aktivních osob (vzhledem k zanedbatelnému podílu nezaměstnaných osob), v roce 2001 však musel být již tento výpočet „očištěn“ o podíl nezaměstnaných osob v jednotlivých obcích (k březnu 2001 podle statistik MPSV) vzhledem k značnému nárůstu míry registrované nezaměstnanosti od roku 1991 a především její regionální variabilitě.

Na základě výsledků bylo zázemí Českých Budějovic rozděleno do 4 hlavních zón, právě podle relativní intenzity dojíždky za prací. Odstupňování jednotlivých zón odpovídá prověřenému a běžně užívanému členění zázemí, a to podle hranice 50,0 %; 33,3 %; 20,0 % a 10,0 % vyjíždějících. Právě hranici 10,0 % vyjíždějících uvádí většina autorů (např. Toušek – Novák 2009) jako ještě dostatečně reprezentativní pro vymezení dojíždkového zázemí velkého střediska osídlení.

ZMĚNY REGIONÁLNÍ PŮSOBNOSTI MĚSTA ČESKÉ BUDĚJOVICE

Město České Budějovice se vyznačuje relativně stabilizovanou strukturou své regionální působnosti,

přesto však v průběhu transformačního, resp. inter-censálního, období zvýšilo svůj pracovní i komplexní význam v regionální a sídelní hierarchii České republiky (bližší diskuse v Hamp 2009). V roce 1991 dojíždělo za prací do Českých Budějovic 18 964 obyvatel, zatímco v roce 2001 již 23 791 obyvatel. To významně ovlivnilo i kvalitativní růst města a rozšiřování jeho nejbližšího zázemí. Příčiny růstu pracovního významu Českých Budějovic lze spatřovat jednak ve vzniku nových pracovních příležitostí ve městě a jednak v omezování pracovních míst a zániku podniků v jejich blízkém zázemí.

Tab. č. 1: Nejsilnější dojíždkové proudy do Českých Budějovic v roce 1991.

Název obce	Absolutní počet vyjíždějících do ČB	Relativní počet vyjíždějících do ČB (%)
Rudolfov	955	77,3
Hluboká nad Vltavou	907	40,3
Dobrá Voda u ČB	873	79,3
Zliv	743	35,3
Lišov	663	34,1
Včelná	482	67,0
Ledenice	471	44,0
Borovany	464	26,7
Kamenný Újezd	464	48,0
Trhové Sviny	459	17,8

Zdroj: ČSÚ (2004), vlastní výpočty.

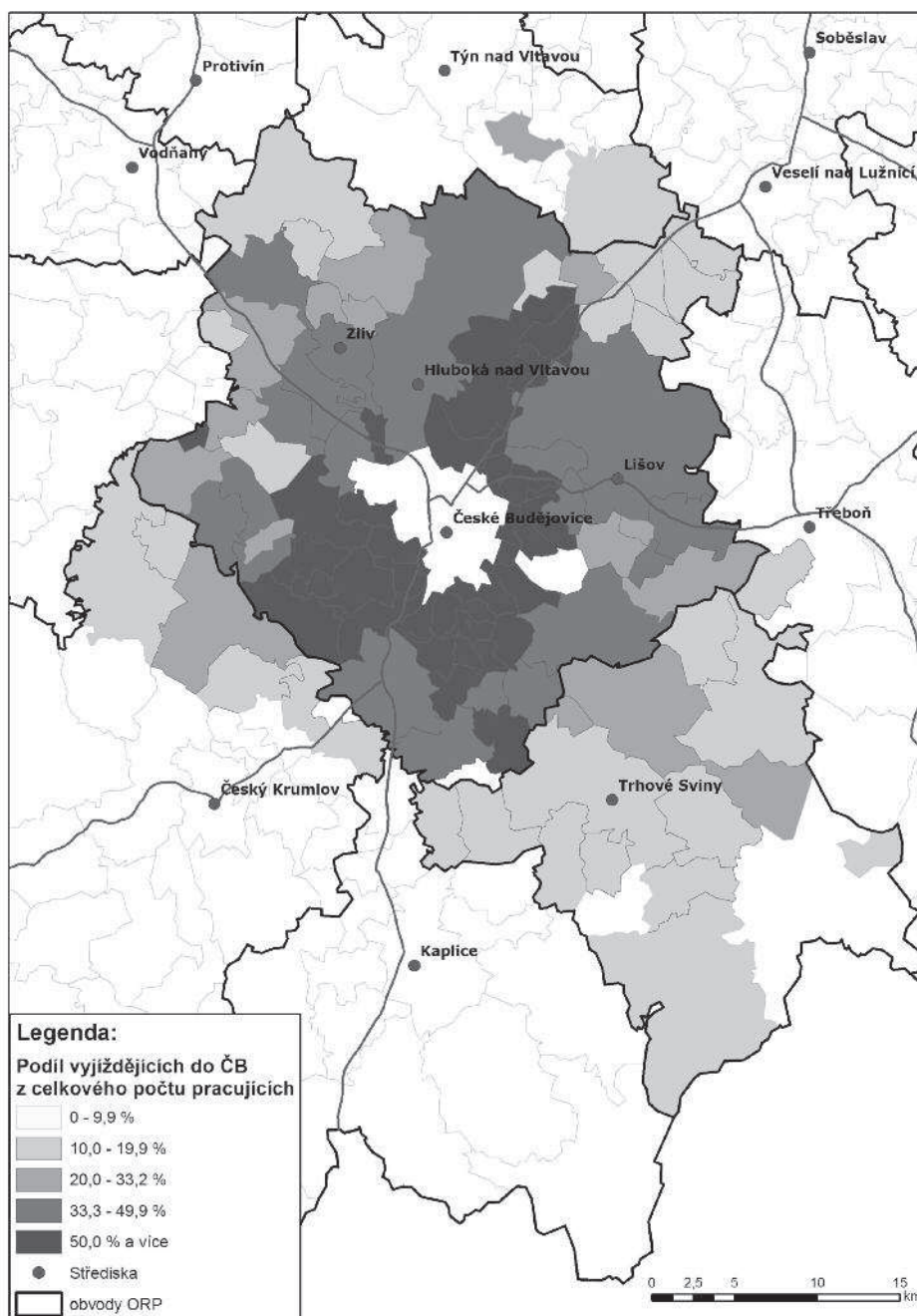
V roce 1991 bylo pracovní dojíždkou s Českými Budějovicemi na základě zvolené metodiky spjato celkem 89 obcí (při přepočtení na současnou územní strukturu – 99 obcí). Pracovní region Českých Budějovic tvořil relativně kompaktní prostor, ve kterém se přitažlivost regionální metropole projevila značně diferencovaně. Lze nicméně poukázat na velkou uzavřenost dojíždkových vztahů v prostoru bývalého okresu České Budějovice s minimálními přesahy za administrativní hranice okresu (pouze oblast Křemežska náležející do okresu Český Krumlov). Vlastní jádro dojíždkového regionu však tvořil prstenec obcí lokalizovaný na jižním a východním okraji česko-budějovické aglomerace (Dubné, Boršov nad Vltavou, Rudolfov) a severní výběžek tvořený Hrdějovicemi, Hosínem apod. Relativní autonomii z hlediska dojíždkových vztahů vykazovalo Trhvosvinensko, které někteří autoři považují za konkurenční pracovní středisko vůči Českým Budějovicím (např. Čekal 2009). Nejsilnější dojíždkové proudy (v absolutním vyjádření) tvořila dojíždka obyvatel z větších obcí a měst v zázemí Českých Budějovic (tab. č. 1).

Tab. č. 2: Dojížděkové zázemí Českých Budějovic v roce 1991.

	Počet obcí	Počet vyjíždějících do ČB	Zaměstnaní	Průměrný podíl vyjíždějících do ČB ze zaměstnaných (%)
Zóna 1 (50,0 % a více)	37	6 917	10 028	64,9
Zóna 2 (33,4 % – 49,9 %)	20	4 059	10 349	40,2
Zóna 3 (20,0 % – 33,3 %)	16	1 210	4 805	24,9
Zóna 4 (10,0 % – 19,9 %)	26	1 436	9 483	14,4
Celkem	99	13 622	34 665	39,3

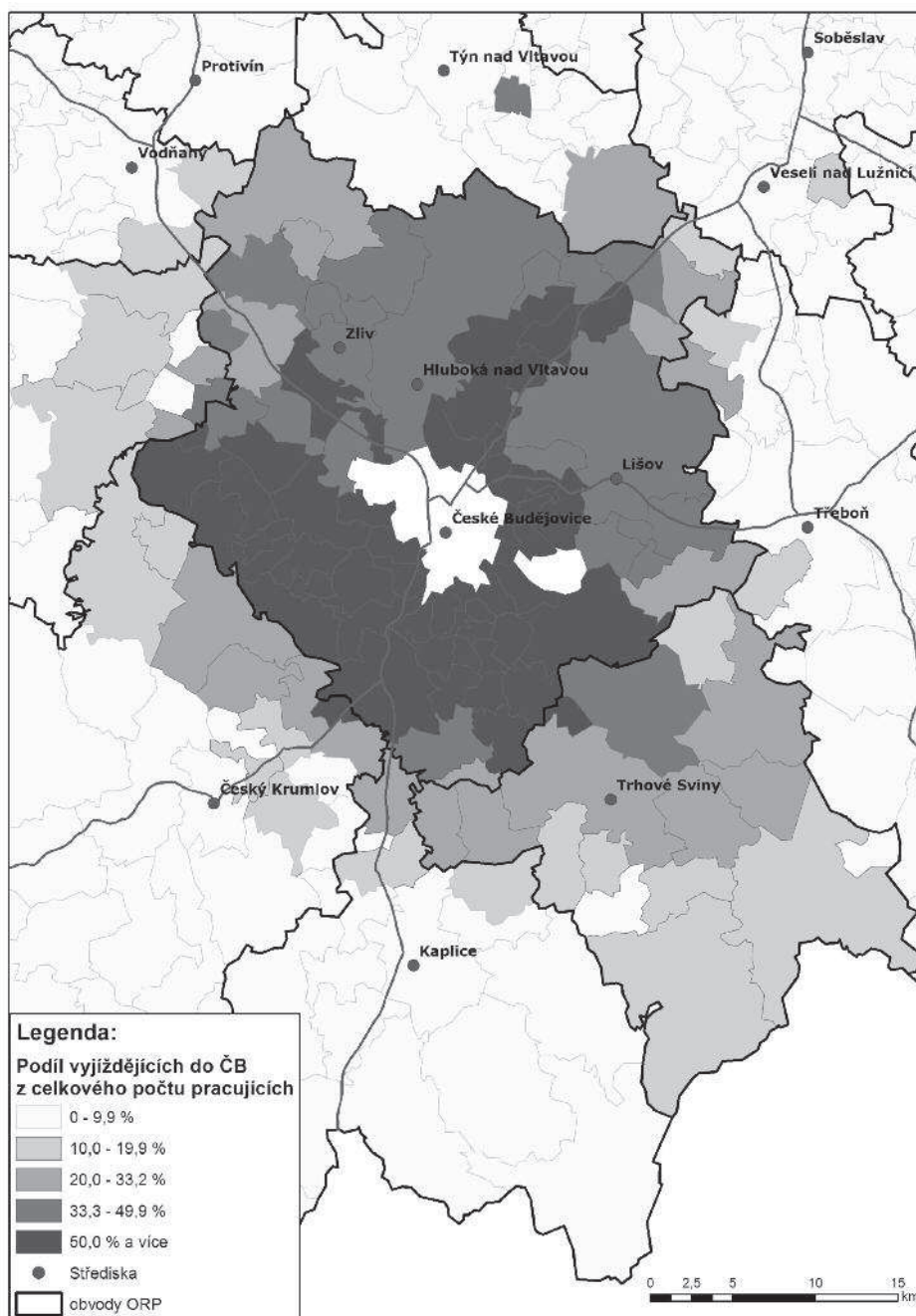
Zdroj: ČSÚ (2004), vlastní výpočty.

Obr. č. 1: Dojížděkové zázemí Českých Budějovic (1991).



Zdroj: Vlastní zpracování.

Obr. č. 2: Dojížděkové zázemí Českých Budějovic (2001).



Zdroj: Vlastní zpracování.

Strukturace dojížděkového zázemí Českých Budějovic z hlediska jednotlivých zón je znázorněna v tab. č. 2 a obr. č. 1. Více než třetina obcí celého regionu náležela do první dojížděkové zóny, ze které vyjížděla do Českých Budějovic polovina veškerého dojíždějího obyvatelstva. Tyto obce jsou tedy spojeny s jádrovým městem nejintenzivněji, a lze je tak považovat za faktický základ aglomerace Českých Budějovic. S jistou generalizací se dá dále potvrdit, že intenzita dojížděkových interakcí klesá s rostoucí vzdáleností obcí od jádrového města (v anglosaské literatuře se tento jev označuje jako *distance-decay* efekt). Z celkového počtu

18 964 osob, které v roce 1991 dojížděly za práci do Českých Budějovic, jich bylo 13 622 (71,8 %) z jejich intenzivně ovlivňovaného dojížděkového zázemí. Více než 54,2 % dojíždějících pracovalo v sekundárním sektoru ekonomiky (průmysl a stavebnictví), 42,4 % dojíždějících v terciárním a 3,4 % dojíždějících v primárním sektoru ekonomiky.

V roce 2001 bylo pracovní dojížděkou s Českými Budějovicemi na základě zvolené metodiky spjato celkem 122 obcí (alespoň 10,0 % vyjíždějících do Českých Budějovic z celkového počtu pracujících). Z hlediska absolutního počtu integrovaných obcí tak

došlo k nepříliš významnému posunu, resp. rozšíření dojíždkového zázemí města, nicméně lze poukázat na výrazné kvalitativní změny v rozšiřování jeho regionální působnosti, způsobené přesunem obcí mezi jednotlivými zónami dojíždky. Dojíždkové zázemí opět velmi zřetelně vyplňuje bývalý okres České Budějovice (opět s již zmiňovanou dojíždkovou autonomií Trhvosvinenska), částečně přesahuje i do okresů Český Krumlov, Prachovice a Jindřichův Hradec (celkem 25 obcí). Částečně se tak dají potvrdit Hampl (2004) naznačené tendence v otevírání dojíždkových vazeb v rámci mikroregionální úrovně.

Nejsilnější dojíždkové proudy při dojíždce za prací do Českých Budějovic tvořily zejména významnější města a obce v blízkém zázemí města. Nejvíce obyvatel dojíždělo v roce 2001 do jihočeské metropole z Hluboké nad Vltavou, Zlivi a Lišova (tab. č. 1). Relativně silný dojíždkový proud (517 dojíždějících) zároveň představovala dojíždka z Českého Krumlova, která však z hlediska relativního vyjádření představovala spíše marginální podíl (7,0 %).

Tab. č. 3: Nejsilnější dojíždkové proudy do Českých Budějovic v roce 2001.

Název obce	Absolutní počet vyjíždějících do ČB	Relativní počet vyjíždějících do ČB (%)
Hluboká nad Vltavou	961	42,1
Zliv	794	42,5
Lišov	774	40,5
Rudolfov	711	59,8
Dobrá Voda u ČB	707	63,9
Borovany	663	39,6
Trhové Sviny	656	27,7
Ledenice	535	51,7
Český Krumlov	517	7,0
Velešín	489	23,7

Zdroj: ČSÚ (2004), vlastní výpočty.

Tab. č. 4: Dojíždkové zázemí Českých Budějovic v roce 2001.

	Počet obcí do ČB	Počet vyjíždějících	Zaměstnaní	Průměrný podíl vyjíždějících do ČB ze zaměstnaných (%)
Zóna 1 (50,0 % a více)	54	9 174	15 182	60,7
Zóna 2 (33,4 % - 49,9 %)	22	4 234	10 336	41,1
Zóna 3 (20,0 % - 33,3 %)	21	2 540	9 888	25,9
Zóna 4 (10,0 % - 19,9 %)	25	1 053	7 683	13,6
Celkem	122	17 001	43 089	39,5

Zdroj: ČSÚ (2004), vlastní výpočty.

Dojíždkové zázemí Českých Budějovic v roce 2001 z hlediska jednotlivých zón zaznamenalo oproti roku 1991 značné změny. Poukázat lze zejména na markantní rozšíření počtu obcí i počtu vyjíždějících v první dojíždkové zóně (o 17 obcí, resp. o 2 257 dojíždějících). Tento trend potvrzují u dalších krajských měst i ostatní autoři (např.: Toušek – Novák 2009) a dávají ho do souvislosti především s probíhajícím procesem suburbanizace. Z celkového počtu 23 791 dojíždějících do Českých Budějovic jich do města denně dojíždělo 20 123 (84,6 %), což lze považovat za důsledek obecně vyšší prostorové mobility obyvatel Česka, způsobené jednak prudkým nárůstem počtu osobních automobilů a jednak ochotou lidí denně dojíždět na stále větší vzdálenosti. Z hlediska dojíždky do města podle odvětví ekonomické činnosti připadalo v roce 2001 nejvíce dojíždějících (54,0 %) na sekundární sektor (při stagnaci počtu dojíždějících do průmyslu a výrazném nárůstu počtu dojíždějících do stavebnictví), 44,6 % na terciární sektor ekonomiky a pouhé 1,4 % na sektor primární.

ZÁVĚREČNÉ POZNÁMKY

Dojíždkové zázemí města České Budějovice a jeho regionální působnost zaznamenalo v průběhu transformačního období výrazné změny kvantitativního a především kvalitativního charakteru. Znovu je třeba upozornit na zvýšení pracovního významu města, který se projevil i v růstu komplexního významu Českých Budějovic v sídelní a regionální hierarchii České republiky. V souvislosti s poklesem počtu pracovních příležitostí v širším okolí metropole lze pozorovat částečné rozšíření dojíždkového zázemí města i přes hranice okresu, nicméně za hlavní změny v dojíždce za prací do Českých Budějovic lze označit především kvalitativní změny v relativním vyjádření dojíždky uvnitř samotného zázemí města. Především v případě nejbližšího zázemí města lze poukázat na zintenzivnění dojíždkových vazeb a relativně vyšší integritu celého dojíždkového zázemí.

Posílení role města je však třeba vnímat pouze v mikroregionální úrovni (denní dojíždka za prací).

Řada autorů (např. Čekal 2009) totiž poukazuje na relativní oslabení pozice Českých Budějovic z hlediska mezoregionální úrovně (např. nedenní dojíždka za prací, dojíždka za vyššími službami apod.). Na mezoregionální úrovni se největším konkurentem Českých Budějovic logicky stává nadřazené makroregionální středisko – Praha.

V rámci provedeného SLDB 2011 lze očekávat pravděpodobně rozšíření pracovního zázemí střediska na mikroregionální úrovni, a to v souvislosti s pokračujícím procesem suburbanizace, který silně ovlivňuje dojíždku a další vztahové interakce mezi suburbii a vlastním městem, a dále v souvislosti s postupující modernizací silniční a železniční sítě na Českobudějovicku (dálnice D3 a IV. železniční koridor), které významně zkrátí časovou dostupnost města ze vzdálenějších lokalit.

POUŽITÁ LITERATURA A INFORMAČNÍ ZDROJE

1. BAŠTOVÁ, M. – FŇUKAL, M. – KREJČÍ, T. – TONEV, P. – TOUŠEK, V. (2005): Největší centra dojíždky za prací na Moravě a ve Slezsku v letech 1991–2001. In: *I. mezinárodní Baťova regionalistická konference*. Zlín: Univerzita Tomáše Bati, s. 1–15.
2. ČEKAL, J. (2009): Dojíždka za prací v regionu Českých Budějovic v letech 1991 a 2001. In: Kubeš, J. (ed.): *Urbánní geografie Českých Budějovic a českobudějovické aglomerace*. Banská Bystrica: Ústav vědy a výskumu UMB, s. 59–72.
3. HAMPL, M. (2004): Současný vývoj geografické organizace a změny v dojíždce za prací a do škol v Česku. *Geografie - Sborník České geografické společnosti*, 109, č. 3, s. 205–222.
4. HAMPL, M. (2005): *Geografická organizace společnosti v České republice: transformační procesy a jejich obecný kontext*. Praha: PřF UK, 147 s.
5. HAMPL, M. (2009): Postavení Českých Budějovic v regionální a sídelní hierarchii České republiky. In: Kubeš, J. (ed.): *Urbánní geografie Českých Budějovic a českobudějovické aglomerace*. Banská Bystrica: Ústav vědy a výskumu UMB, s. 25–33.
6. HAMPL, M. – GARDAVSKÝ, V. – KÜHNEL, K. (1987): *Regionální struktura a vývoj systému osídlení ČSR*. Praha: Univerzita Karlova, 255 s.
7. HAMPL, M. – KÜHNEL, K. – JEŽEK, J. (1983): Sociálněgeografická regionalizace ČSR. *Acta demographica II*. Praha: Československá demografická společnost při ČSAV, 246 s.
8. KREJČÍ, T. – TOUŠEK, V. (2004): Vliv dojíždky za prací na situaci na trhu práce ve městě Brně. In: *VII. Mezinárodní kolokvium o regionálních vědách*. Brno: Masarykova univerzita, s. 95–101.
9. MACKA, M. (1962): Příspěvek k poznání změn v dojíždění do zaměstnání do města Brna v letech 1946–1957. *Spisy přírodovědecké fakulty UJEP v Brně*, řada H6, č. 434, Brno, s. 233–252.
10. MACKA, M. (1969): Vymezování oblastí podle dojíždky do zaměstnání. In: *K metodám ekonomicko-geografické regionalizace*. *Studia Geographica*, 8. Brno: Geografický ústav ČSAV, s. 91–106.
11. MICHNIAK, D. (2005). Niektoré priestorové aspekty dochádzky za pracou na Slovensku v roku 2001 na úrovni okresov. *Geografický časopis*, vol. 57, No 3, Bratislava, s. 207–227.
12. MRKOS, J. (1948): *Pohyb obyvateľstva za zamestnaním v zemi Moravskoslezské*. Zemský studijní a plánovací ústav moravskoslezský v Brně. Brno, 28 s.
13. ŘEHÁK, S. (1987): Dojíždka do zaměstnání. Dojíždka do zaměstnání 1:750 000. In: *Atlas obyvateľstva ČSSR*. list III/1. Brno-Praha: Geografický ústav ČSAV – FSÚ.
14. SÝKORA, L. – MULÍČEK, O. (2009): The micro-regional nature of functional urban areas (FUAs): lessons from the analysis of Czech urban and regional system. *Urban Research and Practice*, Routledge, vol. 2, No 3, s. 287–307.
15. SZCZYRBA, Z. – TOUŠEK, V. (2004): Vyjíždka a dojíždka do zaměstnání v České republice; Změny v období transformace. In: *Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych*, VIII/2. Wrocław, s. 21–31.
16. ŠILHAN, B. (1948): Pohyb obyvateľstva za zamestnaním. *Zprávy Zemského studijného a plánovacího ústavu*, č. 2, s. 72–76.
17. TOUŠEK, V. – NOVÁK, V. (2009): Jihlava – the centre of the Vysočina region and foreign investments. *Acta Universitatis Palackianae Olomucensis*, Facultas Rerum Naturalium, Geographica, vol. 40, No 1, s. 45–66.

Poděkování: Příspěvek byl zpracován v rámci projektu GA JU č. 072/2010/S „*Geografické aspekty organizace funkčního městského regionu Českých Budějovic*“. Autoři děkují za podporu.

ADDRESS & ©

RNDr. Stanislav KRAFT
Mgr. Michal VANČURA, Ph.D.
Katedra geografie
Pedagogická fakulta
Jihočeská univerzita
Jeronýmova 10, 371 15 České Budějovice
Czech Republic
kraft@pf.jcu.cz
vancura@pf.jcu.cz