Univerzita Karlova v Praze

Přírodovědecká fakulta

katedra sociální geografie a regionálního rozvoje

Studijní program: Geografie
Studijní obor: Sociální geografie a regionální rozvoj

Ondřej Pešek

Sociogeografická regionalizace okresu Benešov v letech 2001–2011 a vliv pracovní atraktivity Prahy na její změny

Socio-geographical regionalization of Benesov district in 2001–2011 and the impact of work attractiveness of Prague on its changes

Diplomová práce

Praha 2015

Vedoucí diplomové práce: RNDr. Miroslav Marada, Ph.D.

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl všechny použité informační zdroje a literaturu. Tato práce ani její podstatná část nebyla předložena k získání jiného nebo stejného akademického titulu.

V Praze, 27.4. 2015

Podpis:

Rád bych na tomto místě poděkoval za spolupráci vedoucímu diplomové práce panu RNDr. Miroslavu Maradovi, Ph.D. za jeho cenné rady a věcné připomínky při tvorbě této diplomové práce a také za jeho lidský přístup při konzultacích. Dále bych rád poděkoval všem respondentům dotazníkového šetření a lidem, kteří se podíleli na jeho šíření. Poděkování patří také i dalším lidem, kteří přispěli ke vzniku této práce.

Obsah:

Seznam obrázků, tabulek, grafů a příloh

Abstrakt

1. Úvod 8

2. Cíle, výzkumné otázky a hypotézy práce 10

3. Teoretická východiska práce 12

3.1 Region a regionalizace 12

3.2 Funkční regiony 18

3.3 Dojížďka a vztah středisko – zázemí 23

4. Metodika práce a zdroje dat 26

4.1 Sledované území – okres Benešov 26

4.2 Sekundární datová základna 30

4.3 Sociogeografická regionalizace 31

4.4 Intenzita regionálních vazeb a charakteristiky sociogeografických regionů 35

4.5 Dotazníkové šetření 37

5. Sociogeografická regionalizace okresu Benešov 39

5.1 Sociogeografická regionalizace okresu Benešov pro rok 2001 39

5.2 Sociogeografická regionalizace okresu Benešov pro rok 2011 45

5.3 Srovnání sociogeografických regionalizací Benešovska 2001–2011 50

6. Vliv makroregionálního centra Prahy na okres Benešov 52

6.1 Dojížďka za prací do Prahy 52

6.2 Vyhodnocení dotazníkového šetření 56

6.2.1 Vzorek respondentů 56

6.2.2 Vyhodnocení dojížďkových aspektů 59

6.2.3 Vyhodnocení aspektů pracovního trhu 71

6.2.4 Dojížďka za prací do Prahy vs. bydlení v Praze 76

7. Vyhodnocení hypotéz a odpovědi na výzkumné otázky 79

8. Závěr 81

9. Seznam použité literatury 87

10. Přílohy 92

Seznam obrázků, tabulek, grafů a příloh:

Obrázky:

Obr. 1: Klasifikace funkčních regionů

Obr. 2: Princip vnitřní soudržnosti a externí separace (uzavřenosti regionu)

Obr. 3: Klasifikace funkčních regionů – příklady interakcí

Obr. 4: Ideální a modifikovaná struktura nodálního regionu

Obr. 5: Specifické příklady funkčních regionů

Obr. 6: Funkční regiony – předpokládané schéma

Obr. 7: Sídelní struktura a administrativní členění okresu Benešov k 1.1. 2009

Obr. 8: Rozvojové oblasti a rozvojové osy v České republice 2008

Obr. 9: Sociogeografická regionalizace okresu Benešov na základě komplexní dojížďky 2001

Obr. 10: Sociogeografická regionalizace okresu Benešov na základě dojížďky do škol 2001

Obr. 11: Sociogeografická regionalizace okresu Benešov na základě komplexní dojížďky 2011

Obr. 12: Srovnání hranic sociogeografické regionalizace 2011 na základě celkové (komplexní) dojížďky

Obr. 13: Sociogeografická regionalizace okresu Benešov na základě dojížďky do škol 2011

Obr. 14: Dojížďkové zázemí makroregionálního centra Prahy v okrese Benešov 2001

Obr. 15: Dojížďkové zázemí makroregionálního centra Prahy v okrese Benešov 2011

Obr. 16: Respondenti dotazníkového šetření z okresu Benešov k dojížďce za prací do Prahy

Tabulky:

Tab. 1: Počty obsazených pracovních míst v okrese Benešov r. 2001 a 2011

Tab. 2: Nejvýznamnější zaměstnavatelé v okrese Benešov r. 2005

Tab. 3: Srovnání základních údajů za dojížďku v SLDB 2001 a 2011

Tab. 4: Procentuální zastoupení typů vyjížďky v okrese Benešov r. 2001 a 2011

Tab. 5: Charakteristiky komplexních sociogeografických mikroregionů Benešov a Vlašim r. 2001 a 2011

Tab. 6: Populační velikosti zón pracovní spjatosti komplexních sociogeografických mikroregionů Benešov, Vlašim a Praha r. 2001 a 2011

Tab. 7: Velikosti komplexních mikroregionů na území okresu Benešov r. 2001 a 2011

Tab. 8: Zóny dojížďkového zázemí Prahy v okrese Benešov r. 2001 a 2011

Tab. 9: Věková struktura dojíždějících za prací do Prahy z okresu Benešov, porovnání vzorku respondentů s výsledky SLDB 2011
Tab. 10: Vzdělanostní struktura dojíždějících za prací do Prahy z okresu Benešov, porovnání vzorku respondentů s výsledky SLDB 2011
Tab. 11: Průměrné měsíční náklady denně dojíždějících respondentů na dopravu dle dopravních prostředků (v Kč)
Tab. 12: Podíl dojíždějících v časových intervalech dojížďky za prací z okresu Benešov do Prahy, porovnání vzorku respondentů s výsledky SLDB 2011
Tab. 13: Průměrné dojezdové časy za prací do Prahy respondentů dle dopravního prostředku (min.)
Tab. 14: Teoretická ochota respondentů dojíždět delší dobu do Prahy za prací dle dopravního prostředku (min.)

Grafy:

Graf 1: Rozhodující aspekty pro volbu dopravního prostředku k dojížďce
Graf 2: Preference dopravních prostředků k dojížďce
Graf 3: Preference dopravních prostředků při vyjížďce za prací a do škol v okrese Benešov 2011 a 2001
Graf 4: Preference dopravních prostředků při vyjížďce za prací do Prahy v okrese Benešov (srovnání dat SLDB 2011 a dotazníkového šetření)
Graf 5: Přijatelnost dojížďky do práce o 30 minut déle
Graf 6: Vnímání času dojížďky – vhodnost k odpočinku
Graf 7: Vnímání času dojížďky – příjemnost
Graf 8: Vnímání času dojížďky – promarněnost
Graf 9: Vnímání času dojížďky – vhodnost k vyřízení pracovních záležitostí
Graf 10: Rozhodující aspekty pro práci v Praze
Graf 11: Ochota přijmout práci na Benešovsku s nižším platem
Graf 12: Teoretická otázka (I.) na přijetí práce A nebo B
Graf 13: Teoretická otázka (II.) na přijetí práce A nebo B
Graf 14: Názor na ekonomickou výhodnost dojížďky a bydlení v Praze
Graf 15: Rozhodující aspekty bydlení v Praze

Přílohy:

Příloha 1: Přehled obcí okresu Benešov
Příloha 2: Vybrané demografické a socio-ekonomické charakteristiky okresu Benešov z let 2001 až 2011
Příloha 3: Formulář dotazníkového šetření
Příloha 4: Sociogeografická regionalizace Česka 2011

Abstrakt:

Dojížďka se stala nedílnou součástí každodennosti života v naší společnosti a analýza dojížďkových proudů má zásadní význam pro zachycení sociogeografické organizace společnosti. Předkládaná diplomová práce má za hlavní cíl identifikovat změny v geografických aspektech dojížďky za prací a do škol v okrese Benešov během intercenzálního období 2001–2011. Druhým cílem je vyhodnotit vliv makroregionálního centra Prahy na dojížďku za prací v okrese Benešov. Tento okres je vzhledem ke své blízkosti a dobré dopravní dostupnosti Prahy vhodným modelovým příkladem pro posouzení vlivu makroregionálního centra na sousední mikroregiony. Tento vliv makroregionálního centra je sledován pomocí analýzy pracovních dojížďkových proudů a také pomocí dotazníkového šetření. Záměrem dotazníkového šetření je zachytit zejména to, jak lidé vnímají dojížďku za prací a pracovní příležitosti v Praze.

Klíčová slova: dojížďka, sociogeografická regionalizace, makroregion, mikroregion, funkční region, Benešov, Praha, Vlašim, Votice.

Abstract:

Commuting became an inseparable part of everyday life of contemporary society and an analysis of commuting flows has a fundamental meaning for capturing social-geographical organization of society. The main object of this thesis is to identify changes in geographical aspects of commuting to work and school in the Benešov district during the period 2001–2011. The second object is to evaluate the impact of macroregional centre of Prague on the commuting in Benešov district. The district is, taking into consideration the nearness and a good traffic connesction to Prague, appropriate example for assessing the impact of macroregional centre on neighbouring micro-regions. This impact is followed by an analysis of commuting flows and also by a questionnare survey. The purpose of the questionnare survey is to capture how people feel about commuting to work and labour market in Prague.

Keywords: commuting, socio-geographical regionalization, macro-region, micro-region, functional region, Benesov, Prague, Vlasim, Votice.

1. Úvod

Dojížďka se stala během transformačního období nedílnou součástí každodennosti v životě naší společnosti a trend nárůstu významu dojížďky neustále pokračuje i v současnosti. V dnešní době má mnoho lidí potřebu vyjíždět ze svého bydliště do jiné obce za prací či do škol, za službami, na úřady, k lékaři anebo například za kulturou. Intenzivní prostorová mobilita obyvatel je tak jedním ze znaků moderní společnosti a díky ní dochází ke změnám v prostorové organizaci naší společnosti. A právě dojížďka za prací a do škol je jedním z podkladů, na základě kterých lze provádět sociogeografickou regionalizaci území, na kterou je tato diplomová práce zaměřena.

Zkoumaným regionem byl pro tuto práci zvolen okres Benešov, který leží jihovýchodně od hlavního města Prahy a centrum okresu, město Benešov, je od tohoto makroregionálního centra vzdáleno přibližně 40 km vzdušnou čarou. Na okrese Benešov tak lze dobře doložit vliv makroregionálního centra na své zázemí. Daný region byl tedy vybrán z důvodu blízkosti a vhodné dostupnosti k atraktivnímu hierarchicky nadřazenému celku. Je zde tedy možnost sledovat přímý vliv Prahy na sousední mikroregionální centra. Faktorem pro volbu území bylo také to, že autor z tohoto okresu pochází a dobře ho tak zná, což napomůže k analýze území a vztahů v něm.

Sledovaným časovým obdobím jsou roky 2001 a 2011, tedy roky posledních dvou Sčítání lidu, domů a bytů (SLDB). Na základě výsledků těchto sčítání bude provedena analýza dojížďkových vztahů v rámci sledovaného okresu (i s ohledem na možný přesah těchto vztahů za hranice okresu) a také na úrovní vztahu makreregionálniho centra a jeho zázemí ve sledovaném okrese Benešov.

Pro bližší posouzení vlivu makroregionálního centra Prahy diplomová práce obsahuje také vlastní výzkum a to v podobě dotazníkového šetření zaměřeného na osoby z okresu Benešov, které pracují v Praze. Dotazníkové šetření probíhalo v listopadu 2014 s cílem blíže zhodnotit to, jak lidé vnímají dojížďku za prací a pracovní příležitosti v Praze.

Svým zaměřením tato diplomová práce v určitých ohledech navazuje na autorovu bakalářskou práci (Pešek 2012), která hodnotila dojížďku za prací a do škol v okrese Benešov v letech 1991 a 2001.

2. Cíle, výzkumné otázky a hypotézy práce

Základním cílem práce je prostřednictvím analýzy dojížďkových proudů a sociogeografické regionalizace zachytit změny v geografické organizaci dojížďky v okrese Benešov v intercenzálním období 2001 až 2011 na základě dat ze sčítání obyvatel. Úkolem je tedy zachytit rozsah a intenzitu vlivu jednotlivých regionálních center, která na sledovaný okres Benešov působí a zhodnotit a odůvodnit změny, které proběhly během daného období. K naplnění tohoto cíle se vztahují hypotézy práce (H):

H1: Dle M. Hampla a M. Marady (2015) díky vlivu změn metodiky sčítání a neochotě lidí vyplňovat některé údaje došlo mezi roky 2001 až 2011 k poklesu absolutních hodnot počtu dojíždějících do Prahy, ale i tak došlo k relativnímu nárůstů vlivu Prahy na ČR z 15,5 % na 15,7 %. Na základě tohoto faktu první hypotéza této práce zní: Absolutní počet dojíždějících za prací do Prahy z okresu Benešov vlivem nepřesností v SLDB 2011 v intercenzálním období poklesl, ale v relativních hodnotách bude vliv makroregionálního centra Prahy na sledovaný region posílen.

H2: Vezmeme-li v potaz polohu sociogeografického mikroregionu Benešov a to že severně od centra Benešov se nachází hierarchicky nadřazené makroregionální centrum Praha a jižně leží přibližně ve stejné vzdálenosti silnější mikroregionální centrum Tábor, tak lze očekávat oslabení regionální působnosti mikroregionálního centra Benešov v severojižní ose – zejména tedy ze severu. Ve východozápadní ose nebude hranice sociogeografického mikroregionu Benešov během sledovaného období nijak vážně narušena, protože na východě se nachází slabší mikroregionální centrum Vlašim a na západě slabší mikroregionální centrum Sedlčany. I přes předpokládanou stabilitu hranic komplexního sociogeografického mikroregionu ve třech zmíněných směrech bude ale vlivem makroregionálního centra Prahy narušena integrita a pracovní spjatost mikroregionu Benešov.

H3: V jihovýchodním cípu okresu Benešov (okolí Dolních Kralovic) vykazují obce minimální vazby na mikroregionální centrum Vlašim a jejich orientace v roce 2001 směřovala na subregion Ledeč nad Sázavou – mikroregion Havlíčkův Brod a to i přes významné dojížďkové vazby na Prahu z důvodu kritéria kompaktnosti uzemní celistvosti regionů (Hampl 2005). Lze očekávat, že v roce 2011 dojde k přeorientování této části okresu vyjížďkou přímo na Prahu a vývojem v okolních regionech bude umožněna územní propojenost s mikroregionem Prahy.

Druhým hlavním cílem této předkládané práce je posoudit vliv makregionálního centra Prahy na sledovaný region. Tento cíl vychází z blízkosti, vhodné dostupnosti a atraktivity Prahy pro své okolí. Jedná se tedy o případovou studii vlivu a významu makroregionálního centra Prahy pro své zázemí na příkladu okresu Benešov. I tento druhý cíl koresponduje s výše zmíněnými hypotézami. Vliv Prahy bude tedy také posuzován za pomoci analýzy dojížďkových proudů a sociogeografické regionalizace a pak také za pomoci dotazníkového šetření. Dotazníkové šetření probíhalo v listopadu 2014 a respondenty byly osoby pocházející z okresu Benešov a pracující v Praze. Dotazníkové šetření má za úkol zachytit vztah respondentů k dojížďce a pracovním možnostem v Praze a má také pomoci odpovědět na výzkumné otázky (VO):

VO1: Jak vnímají lidé čas strávený dojížďkou za prací?

VO2: Jaký čas jsou lidé ochotni strávit cestou za prací do atraktivního pracovního makroregionálního centra Prahy?

VO3: Jak vnímají lidé práci v Praze v porovnaní s prací v okrese Benešov?

VO4: Jsou lidé ochotni přijmout práci s nižším platem, ale s menší dobrou dojížďky?

3. Teoretická východiska práce

Stěžejní literaturou pro tuto diplomovou práci jsou odborné publikace zaměřené na problematiku sociogeografické regionalizace, funkčních regionů, dojížďkových procesů a dopravu. Úkolem této kapitoly je přiblížit teoretický rámec diplomové práce a použitou literaturu.

3.1 Region a regionalizace

Region lze označit jako jeden ze základních konceptů v geografii a tento koncept lze pozorovat již od antické doby, kdyby byl region chápán ve smyslu ovládaného území. Pojem region totiž pochází z latinského slova „regere“ – ovládat, z čehož vzniklo slovo „regio“ – království. Přeneseně se pak tímto pojmem začala označovat krajina nebo politické území (Bašovský, Lauko 1990). Současné chápání regionu definují například Klapka a Tonev, kteří označují region jako „*více či méně omezený složitý dynamický prostorový systém, který vznikl na základě interakce přírodních a sociálně-ekonomických jevů a procesů a vykazuje určitý typ organizační jednoty, která jej odlišuje od ostatních regionů*“ (In: Toušek, Kunc, Vystoupil a kol. 2008, s. 373) a zároveň zde shrnují i další varianty definice od různých autorů:

- regiony jsou navzájem lišící se části geografické sféry
- region je část geografické sféry, která je vymezená na základě zvoleného kritéria – region je areál platnosti zvoleného kritéria
- region je část geografické sféry, která je menší než celá zájmová oblast výzkumu, ale větší než konkrétní místo
- region je nejlogičtější způsob organizace geografických informací

Klapka a Tonev (In: Toušek, Kunc, Vystoupil a kol. 2008) pak dále zmiňují tři základní pojetí přístupu k regionu/regionalizaci. Prvním z nich je deterministický přístup, podle kterého jsou aspekty lidského života (sociální, ekonomické, kulturní) determinovány (předurčeny) fyzicko-geografickými podmínkami. Tento pohled zastávali například A. Humboldt a K. Ritter. Na přelomu 19. a 20. století pak došlo ke změně v chápání regionu a P. de la Blache začal region pojímat komplexně, tedy jako prostředí, kde vzájemné působí fyzickogeografické podmínky a sociogeografické charakteristiky, tento přístup označujeme jako posibilistické pojetí regionu. A třetí přístup, který zastávají například R. Hartshorne, W. Christaller a W. Isard je označován jako indeterministický. Tento přístup je prosazován zejména v ekonomické

geografii a do jisté míry popírá vzájemné působení fyzickogeografických a sociogeografických vlivů.

Krom deterministického, posibilistického a indeterministického přístupu k regionům jsou ve Slovníku sociální geografie (Johnston a kol. 2000) definovány další dva přístupy k regionu a regionalizaci. A to přístup idiografický a nomotetický. Idiografický přístup je založen na hledání jedinečností a unikátních znaků, které by daný region odlišovali od okolí. Opakem je pak přístup nomotetický, který se vyznačuje hledáním podobností a obecných znaků v regionu. Nehodnotí tedy jedinečnost regionu, ale míru podobnosti regionů. Touto podobností je například vnitřní integrita a polarita typu jádro – zázemí, tedy nodální region.

Regiony lze také různě klasifikovat a v souvislosti s klasifikací dle odvětvového hlediska Hampl (1971) zmiňuje diference mezi monistickým a dualistickým přístupem ke geografii. Monistický přístup zastává jednotu geografie jakožto jedné vědecké disciplíny a definuje tři odvětvové hlediska klasifikace regionů: fyzickogeografické, sociogeografické a komplexní. Oproti tomu dualistický koncept myšlení vychází z předpokladu, že existují dvě samostatné vědní disciplíny a to fyzická a sociální geografie. Dualistický způsob myšlení tedy nepřipouští možnost existence komplexního geografického regionu. Naopak pokud budeme na geografii nahlížet monisticky a připustíme existenci komplexní regionu, tak vzniká otázka, jak ho definovat. Jeden pohled hovoří o tom, že komplexní region vzniká vzájemným působením fyzické a sociální sféry, kdy ta sociální sféra je tou přírodní ovlivňována. Sociogeografická sféra je svým historickým vývojem sekundární. Druhý pohled je pak takový, že sociogeografický region (jakožto region vývojově složitější) lze arbitrárně stanovit jako region komplexně geografický, protože společnost reflektuje přírodní podmínky (Klapka, Tonev; In: Toušek, Kunc, Vystoupil a kol. 2008).

V této diplomové práci se pracuje s regionem ze sociogeografického pohledu nomotetickým přístupem se záměrem utvořit nodální regiony se vztahem jádro – zázemí. Nodální region lze také označit jako jeden z typů funkčních regionů a na tyto regiony je blíže zaměřená následující podkapitola (3.2). Z hlediska uspořádání (taxonomie) se jedná o regiony individuální a proces vymezení nodálního regionu pomocí přiřazování dle nejsilnějšího proudu je založen na deduktivním přístupu. Region je zde použit z hlediska metodologie jako nástroj výzkumu a současně i jako objekt výzkumu. „Statistickým regionem“ (nástrojem) je okres Benešov (administrativní region), v rámci kterého je úkolem vymezit „cílové regiony“ (objekty), což jsou

dojížďkové regiony. Z hlediska hierarchické úrovně vytvořených sociogeografických regionů se jedná o mikroregionální úroveň, tedy obecně vzato za nejnižší úroveň, ale lze pracovat i s nižší úrovní– subregionální (Hampl 2005), s ohledem na posouzení vlivu hierarchicky nadřazeného celku – makroregionálního centra Prahy.

Sociogeografické regiony se utvářejí za pomoci regionalizace, kterou lze jednoduše definovat jako proces přiřazování jednotlivých územních celků podle vybraného kritéria do vyšších regionálních celků. Klapka a Tonev regionalizaci označují za regionální taxonomii, jejímž výsledkem jsou „*souvislé a pokud možno kompaktní prostorové jednotky, které se vzájemně nepřekrývají a pokrývají celé zájmové území*“ (In: Toušek, Kunc, Vystoupil a kol. 2008, s. 390-391) a dále zde uvádějí charakteristiky, které by měl region/regionalizace splňovat:

- regionalizační kritérium (znak) by měl být uvnitř regionu maximálně homogenní (v případě nodálních regionů by vnitroregionální integrační procesy měly být maximálně uzavřené)
- mezi jednotlivými regiony by regionalizační kritérium (znak) mělo být maximálně odlišné (v případě nodálních regionů by měly být minimalizovány meziregionální procesy)
- vymezené regiony by měly mít určitou minimální velikost, která závisí na cílech výzkumu
- vymezené regiony by měly být skladebné do vyšších úrovní.

Sociogeografiká regionalizace je v České republice pravidelně řešenou záležitostí a to zejména ve spojení s periodicky se opakujícími výsledky sčítání obyvatel a zjišťováním údajů o dojížďce za prací a do škol. Pravidelné zjišťování statistických údajů o dojížďce je v Česku prováděno od roku 1961. Stručnou charakteristiku všech dosavadních šetření dojížďky v rámci censů na území České republiky (jedná se o roky 1961, 1970, 1980, 1991, 2001 a 2011) ve své disertační práci uvádí Tonev (2013). Tato diplomová práce se v metodice podrobněji zaměří na charakteristiky statistických šetření dojížďky pro roky 2001 a 2011. Tonev (2013) ve své disertační práci také hodnotí vybrané klíčové sociogeografické regionalizace provedených na území ČR na základě dat o dojížďce:

- Rajóny dojíždění středisek s více jak 1000 dojíždějících v českých zemích, Regiony dojíždění středisek s více než 1000 dojíždějících v Československu (Macka 1967, 1969)
- Vývoj mikroregionální struktury ČSR z hlediska pohybu za prací v letech 1961-1970 (Čermák, Jedlička a Kudláček 1984)

- Dojížďka do zaměstnání v ČSSR (Řehák 1987)
- Vymezení spádových obvodů středisek osídlení (mikroregiony) (Müller a Hamplová 1994)
- Dojížďkové regiony na Moravě a ve Slezsku (Vicherek 1997)
- Pracovní mikroregiony (ČSÚ 2004)
- Sociálněgeografické regionalizace ČR (Hampl, Ježek a Kühnl 1983; Hampl, Gardavský a Kühnl 1987; Hampl a Müller 1996; Hampl 2005)
- Komplexní mikroregiony a funkční městské regiony v Česku (Sýkora a Mulíček 2009)
- Mikroregiony České republiky (Halás a kol. 2010)

Regionalizace provedené na základě nejsilnějšího dojížďkového proudu lze v našem prostředí považovat za „tradiční“ způsob vymezování sociogeografických regionů. Zásadními pracemi jsou výše zmíněné regionalizace M. Hampla a jeho spoluautorů. Je zde potřeba upozornit také na nejnovější Sociálněgeografickou regionalizaci ČR pro rok 2011 (Hampl, Marada 2015), jejíž kartografické vyjádření je také součástí příloh této diplomové práce (příloha 4). Metodologické postupy výzkumů M. Hampla, na kterých je založena tato práce, budou blíže komentovány ve 4. kapitole.

Průnikovým kritériem všech regionalizací na základě dojížďky je primární směr toků do jádra regionu. Dalším rozhodujícím kritériem pro utvoření sociogeografického regionu je jeho kritická velikost založená zejména na počtu obyvatel, počtu obsazených pracovních míst nebo na počtu obcí v zázemí. M. Hampl pracuje dlouhodobě s kritickou velikostí pro mikroregionální úroveň na úrovni 15 tisíc obyvatel v regionu a v samotném zázemí regionu (které tvoří s jádrem kompaktní celek) musí být minimálně 5 tisíc obyvatel, čímž je zaručena spádovost okolních obcí. Dále například Sýkora a Mulíček (2009) stanovili kritickou velikost pro prvotní výběr středisek funkčních regionů na 1 tisíc obsazených pracovních míst a podmínili to přítomností minimálně jedné obce v zázemí s primární dojížďkovou vazbou a územní celistvostí. S takto definovanými „protoregiony“ pak dále pracovali při tvorbě funkčních městských oblastí. Kritérium počtu obsazených pracovních míst (OPM) využil například již dříve Čekal (2006). Ten pracoval s kritickou hranici 2 500 OPM ve středisku s podmínkou kladného salda dojížďky pro dané středisko a kritickou velikost regionu alespoň deset obcí (středisko s vazbou minimálně devíti obcí s primárním proudem dojížďky a územním propojením). Velikostní kritérium počtu obyvatel nebo počtu obsazených pracovních míst pak úmyslně opomenul Halás (Halás a kol. 2010) se záměrem vytvořit regiony na co nejnižší možné úrovni. Jediným zde stanoveným kritériem byla

spádovost minimálně čtyř obcí do jádra na základě celkové dojížďky s podmínkou, že spádové obce s jádrem musí tvořit kompaktní celek. Touto metodou Halás (Halás a kol. 2010) stanovil na území okresu Benešov pět regionálních center – Benešov, Vlašim, Votice, Dolní Kralovice a Týnec nad Sázavou.

Takto vymezené nodální regiony jsou charakteristické svou vnitřní diferenciací a tou se zabývali například Baštová, Fňukal, Krejčí, Tonev a Toušek (2005), kteří na modelovém příkladu Brna, Ostravy a Olomouce vymezili zóny dojížďkového zázemí na základně podílu počtu dojíždějících do jádra z počtu ekonomických obyvatel zdrojové obce. S vnitřní diferenciací nodálních regionů pracuje také M. Hampl, který k zachycení rozdílů mezi obcemi v zázemí používá zóny pracovní spjatosti. Dále k porovnávání regionů využívá také výpočty velikostních a strukturálních charakteristik (podrobněji popsáno ve 4. kapitole). Tyto postupy M. Hampla se v praxi využívají například u socioekonomických a demografických analýz měst (např. Fialová 2007) a nebo při tvorbě strategických plánů rozvoje měst (např. BermanGroup 2013).

Dalším sociogeografickým jevem, který je využíván k socio-geografické regionalizaci území, je doprava. J. Hůrský vydal v roce 1978 publikaci Regionalizace České socialistické republiky na základě spádu osobní hromadné dopravy. V posledních letech se problematikou regionalizace hromadné dopravy zabýval například Kraft (2007), který provedl sociogeografickou regionalizaci Karlovarského kraje na základě spádovosti jednotlivých sídel ke střediskům podle počtu spojů veřejné hromadné dopravy za pomoci jízdních řádů. Další možností použití dopravy k sociogeografické regionalizaci je využití dat z Celostního sčítání silniční dopravy a údaje z roku 2010 využili k sociogeografické regionalizaci například Kraft, Marada, Popjaková (2014), kteří provedli studii vymezení nodálních regionů na příkladu Jihočeského a Moravskoslezského kraje právě za pomocí dopravních toků. Dopravní toky ze stejného sčítání využili také Kraft, Halás, Vančura (2014), kteří díky údajům o silniční dopravě vymezili zázemí nejvýznamnějších středisek osídlení České republiky. S dopravou při sociogeografické regionalizaci území pracoval také Hudeček (2008). Ten vymezil sociogeografické regiony České republiky na základě dopravní dostupnosti (akcesibility) mezoregionálních center 1991 a 2001 za pomoci výsledků SLDB, dostupnosti zjištěné pomocí plánovačů tras a modelace prostoru. Hudeček (2008) také zhotovil případovou studii akcesibility Prahy, kde je výsledkem zonace zázemí za pomoci časové dostupnosti.

Modelací prostoru a sociogeografickou regionalizaci na základě prostorových matematických modelů se zabývá například Halás a Klapka (2010, 2012), kteří vychází z Reillyho gravitačního modelu a pracují s velikostními charakteristikami středisek a vzdáleností. Autoři provedli mimo jiné sociogeografickou regionalizaci Česka a výsledný prostorový model porovnali s Hamplovou sociogeografickou regionalizací ČR 2001 a konstatují, že většina správních obvodů ORP byla přiřazena do totožných mezoregionů/makroregionu Prahy a shodné regionální zařazení se týká až 94,8 % obyvatel a 92,3 % území ČR. Na základě této komparace přikládají autoři svému postupu relevantní opodstatnění pro další možnosti výzkumu geografických témat. Ovšem u této metody je ale potřeba upozornit na velké zjednodušení reality vztahů v prostoru.

Novodobým nástrojem k sociogeografické regionalizaci je v současnosti možnost využití lokalizačních dat mobilních telefonů. Toto inovativní řešením ve sledování pohybu obyvatelstva umožňuje pozorovat denní interakce a fluktuaci mezi místem bydliště a místem pracoviště. Touto problematikou se zabývají například: Novák (2010), Järv, Ahas, Saluveer, Derudder a Witlox (2012), Novák, Ahas, Aasa a Silm (2013), Novák a Novobilský (2013). Základním tématem těchto prací je představit potenciál lokalizačních dat mobilních telefonů a diskutovat nad jejich využitelností jakožto alternativního zdroje informací pro dojížďku sledovanou v rámci cenzů a možnosti následné funkční regionalizace pomocí těchto údajů. Využitelnost této inovativní metody spatřuje Novák (2010) například pro analýzu měst a regionů, dopravu, regionální a územní plánovaní, turistický ruch a pro služby založené na lokalizaci. Výhody této metody Novák (2010) spatřuje v nízké ceně pořízení lokalizačních údajů, malé časové náročnosti zpracování vstupních dat, časové flexibilitě výzkumu a rozsahu celkové populace. Nevýhodou je pak omezená spolupráce mobilních operátorů, právní problematika ochrany osobních údajů a částečná nepřesnost lokalizace (v některých případech komplikované přiřazení k sídelní jednotce).

Výše zmínění autoři provedli následující praktické studie. Järv, Ahas, Saluveer, Derudder a Witlox (2012) využili data mobilních operátorů k zachycení dopravních toků obyvatel funkčního městského regionu Tallinn. Novák, Ahas, Aasa a Silm (2013) provedli regionalizaci Estonska na základě pasivních lokalizačních údajů z mobilních telefonů (z ledna 2008 na vzorku 90 000 osob, tj. cca 6,7 % celkové populace země), když identifikoval místa převažujícího denního a nočního pobytu osob (denní a noční kotevní body), na základě kterých pak vytvořil dojížďkové proudy. Dále pak Novák

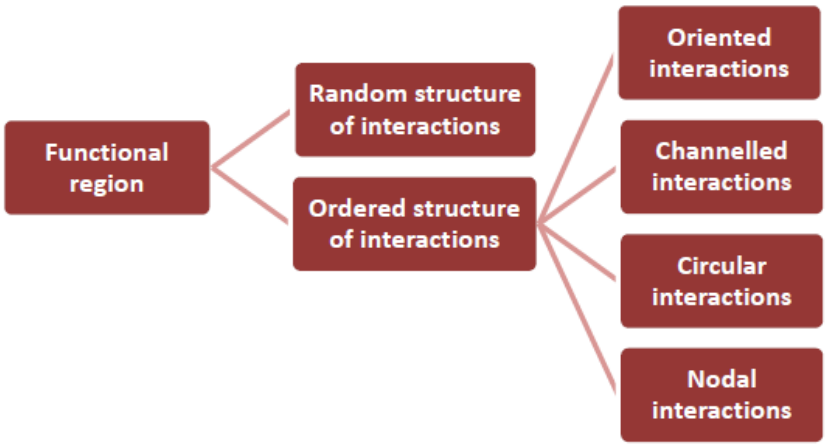
a Novobilský (2013) využili data mobilních operátorů k zachycení přítomného obyvatelstva v obci a mapovali denní režim obyvatel obce na případové studii obce Dolní Břežany.

V dnešní době moderních technologií lze v budoucnu očekávat širší využití lokalizačních dat mobilních telefonů a při ochotě poskytovatelů mobilních sítí a po vyřešení zejména otázky ochrany osobních údajů se tato metoda pravděpodobně stane důležitým nástrojem nejen v sociální geografii. Sociogeografická regionalizace za pomoci lokalizačních dat má pravděpodobně do budoucna větší šance na uplatnění než sociogeografická regionalizace za pomoci matematické modelace prostoru.

3.2 Funkční regiony

Výsledné zkoumané sociogeografické regiony byly definovány jako regiony nodální, nebo také jinak řečeno regiony funkční. Ovšem autoři Klapka, Halás a Tonev (2013) po prostudování dalších odborných publikací nadefinovali klasifikaci funkčních regionů (Obr. 1), kde je nodální region označen jako jeden z typů funkčních regionů.

Obr. 1: Klasifikace funkčních regionů

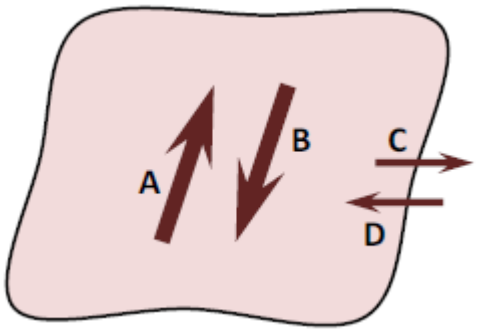


Zdroj: Klapka, Halás, Tonev (2013)

Funkční region lze definovat jako prostor, ve kterém probíhají různé interakce. Je to prostor, který je integrován toky (např. osob, informací, zboří atd.) a tyto horizontální toky mají určitý směr a mají charakter vektoru. Jedná se o vnitřně heterogenní regiony, kde mají vazby/toky v různých částech regionu odlišnou intenzitu, ale vůči okolí jsou to regiony homogenní. Převážná většina interakcí by měla probíhat

uvnitř regionu a minimum těchto toků by mělo směřovat za hranice regionu. Hovoříme o takzvané uzavřenosti, vnitřní soudržnosti funkčního regionu (Obr. 2).

Obr. 2: Princip vnitřní soudržnosti a externí separace (uzavřenosti regionu)



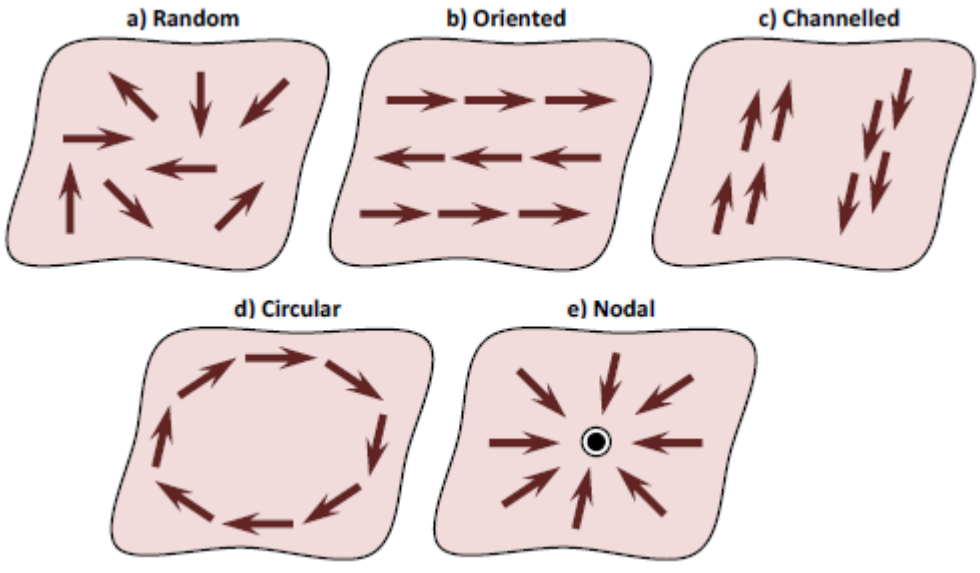
Zdroj: Klapka, Halás, Tonev (2013)

Pozn.: A+B > C+D, což zaručuje minimální uzavřenost 50 % = minimálně 50 % všech vazeb má počátek či konec v daném regionu (probíhají tedy uvnitř regionu)

Interakce ve funkčním regionu mohou být náhodné a nebo uspořádané (Obr. 3) a ty uspořádané funkční regiony (FR) autoři Klapka, Halás a Tonev (2013) klasifikovali následovně:

- FR s orientovanými interakcemi – mají převažující určitý směr toků/vazeb
- FR s koridorovou interakcí – toky/vazby se pohybují v určitých koridorech
- FR s cirkulární interakcí – uzavřená cirkulace toků/vazeb
- FR s nodální interakcí – toky/vazby směřují do jádra (nodu).

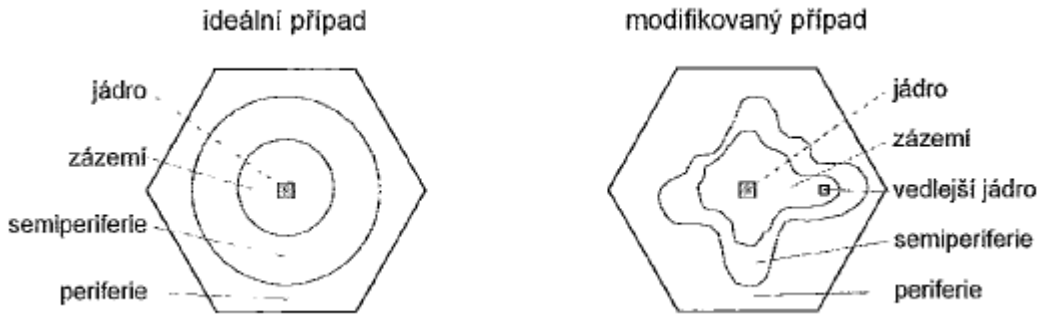
Obr. 3: Klasifikace funkčních regionů – příklady interakcí



Zdroj: Klapka, Halás, Tonev (2013)

Výše zmíněná klasifikace (Obr. 3) je ale na teoretické bázi a v reálném prostoru se fakticky vyskytuje převážně nodální typ regionu, ostatní zmínění typy regionů v reálném prostoru skoro neexistují. Pro nodální region platí stejná definice, jako pro funkční regiony. To znamená, že je to prostor, ve kterém probíhají interakce, konkrétně v dominantním směru jádro – zázemí. Prostor je integrován toky (např. osob, informací, zboží atd.) a tyto horizontální toky mají směr do jádra regionu a díky své různé intenzitě podněcují vnitřní polaritu regionu. Nodální region je tedy vnitřně heterogenní a lze v něm pozorovat různou intenzitu a sílu vazeb, na základě kterých můžeme pak identifikovat v rámci funkčního regionu různé zóny zázemí. Sýkora a Mulíček (2009) rozlišují v rámci mikroregionu tři zóny: jádro (město), funkční městskou oblast (území se silnými interakcemi jádro – zázemí) a periferii (území mimo funkční městskou oblast, ale stále v rámci daného mikroregionu, kde probíhají slabší interakce jádro - zázemí). V ideálním případě zóny tvoří kolem jádra rovnoměrné prstence, ale ve skutečnosti se setkáváme převážně s modifikovaným případem nodálního (funkčního) regionu, kde je struktura zón ovlivněna například dopravní infrastrukturou, časovou dostupností, vedlejším jádrem a nebo také přítomností sinějšího jádra v blízkosti (Obr. 4). Podrobněji o funkčních regionech a jejich teoretických aspektech a modifikacích Erlebach, Klapka, Halás a Tonev (2014).

Obr. 4: Ideální a modifikovaná struktura nodálního regionu

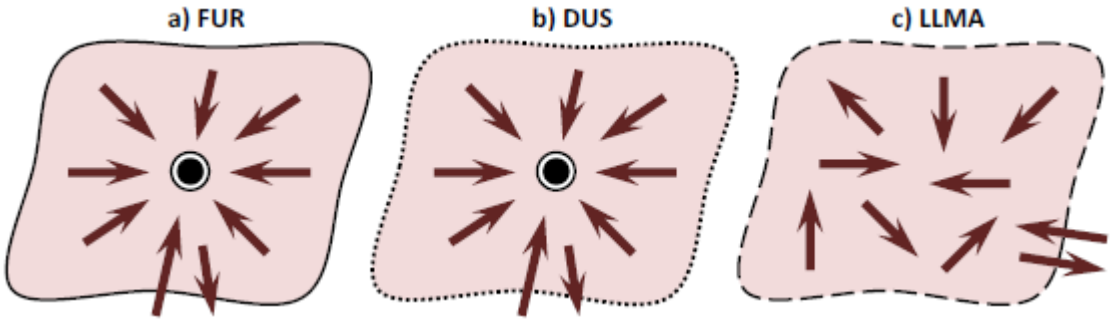


Zdaroj: Klapka, Tonev (2008); In: Toušek, Kunc, Vystoupil a kol. (2008)

Funkční regiony mají také další specifické rysy a vlastnosti, na základě kterých můžeme definovat různé typy funkčních regionů. Klapka, Halás a Tonev (2013) definují následujíc typy (Obr. 5):

- Funkční městský region – functional urban region (FUR)
- Denní urbánní systém – daily urban system (DUS)
- Lokální trhy práce – local labour market area (LLMA)
- Region dojížďky za prací – travel-to-work area (TTWA)

Obr. 5: Specifické příklady funkčních regionů



Zdroj: Klapka, Halás, Tonev (2013)

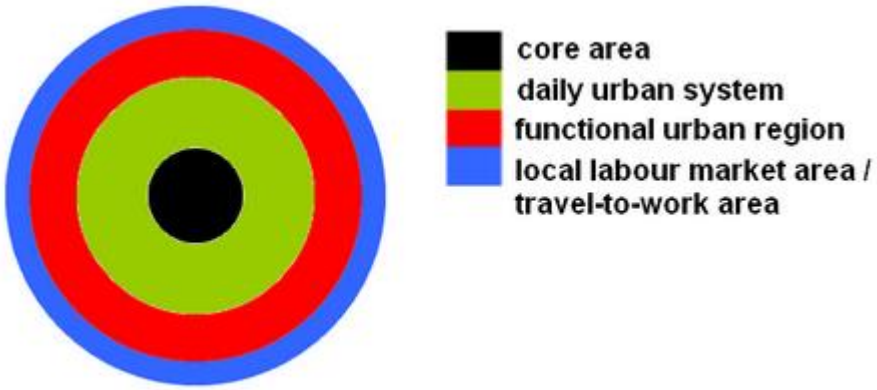
Funkční městský region, označován také jako funkční městská oblast – FUA (Sýkora, Mulíček 2009), je zpravidla definován specifickými kvalitativními a nebo kvantitativními požadavky na jádro a také na interakce vymezující tento region. Základní podmínkou pro interakce v rámci FUR je tedy to, aby interakce směřovaly směrem do jádra. Město zde slouží primárně jako pracovní středisko a centrum služeb, oproti tomu zázemí má primárně zejména rezidenční a také rekreační charakter. Bezák (In: Lauko a kol. 2014) označuje funkční městský region za jednotku, která je definována prostřednictvím vnitřních vazeb založených na denním cyklu života obyvatel v regionu. Tuto definici můžeme obecně uplatnit na všechny typy funkčních regionů, ale stoprocentně pak tato definice musí platit pro denní urbánní systém. DUS je charakteristický vztahy, které jsou založeny výhradně na pravidelných denních tocích – na pohybech v rámci 24 hodin. Díky tomu bývají regiony denní urbánního systému prostorově omezenější než funkční městské regiony, ale v ostatních ohledech si jsou velice podobné, proto někdy dochází k záměně těchto pojmů a nebo jsou označovány chybně jako synonyma (Klapka, Halás a Tonev 2013).

Další dvojicí funkčních regionů jsou pak lokální trhy práce a regiony dojížďky za prací, zde již Klapka, Halás a Tonev (2013) tyto pojmy prakticky označují za synonyma. Rozdíl oproti FUR a DUS vidí autoři v tom, že toky v rámci TTWA a LLMA nemusí nezbytně směřovat pouze do jádra, ale připouští, že v praxi tomu tak většinou je. Základní diferenci mezi TTWA a LLMA pak spatřují autoři v tom, že označení TTWA odkazuje na proces, na základě kterého jsou regiony vymezeny a označení LLMA odkazuje na využití těchto regionů v praxi (např. analýza trhu práce, politika zaměstnanosti a pod.). Coombes a Casado-Díaz (2005) pak zmiňují rozdíl, že u TTWA musí být vymezená hranice regionu „ostrá“, kdežto u LLMA mohu být hranice i „vágní“, protože by mohlo docházet ke skokovým změnám hranic v rámci dekád jednotlivých cenzů. Tyto změny by mohly být komplikací při dlouhodobém plánovaní

strategického rozvoje. Burrough (1996; cit. v Coombes a Casado-Díaz 2005, s. 2) uvádí, že většina socio-ekonomických objektů může mít neurčité hranice. Z těchto tvrzení lze odvodit, že TTWA jsou založeny zejména na dojížďce, kdežto u LLMA mohou hrát roli i další socio-ekonomické faktory a vytvořené LLMA by měli být dlouhodobě stabilní, aby se na jejich základě dala koncepčně a kontinuálně formovat regionální politika.

Z povahy těchto čtyřech zmíněných typů funkčních regionů vyplývá, že se do značné míry překrývají. Záleželo by pochopitelně na definici jednotlivých kritérií a na zvolené metodice, ale lze předpokládat, že DUS by byl plně obsažen uvnitř FUR a TTWA/LLMA by byl větší než (popřípadě shodný s) FUR (Obr. 6). Jednotlivé typy funkčních regionů by tak mohli v ideálním případě okolo jádra tvořit zóny zázemí obdobně jako například zóny pracovní spjatosti. Toto tvrzení by ovšem potřebovalo ověřit konkrétní vědeckou případovou studii, která ale není cílem této práce a autor to zmiňuje pouze jako námět k dalšímu zamyšlení, podmět pro případný další výzkum.

Obr. 6: Funkční regiony – předpokládané schéma



Zdroj: vlastní zpracování dle Klapka, Halás, Tonev (2013) a Sýkora, Mulíček 2009

S konceptem funkčních regionů pracují například autoři Sýkora a Mulíček (2009), kteří ve svém článku kritizují studii ESPON 1.1.1 *(pozn.: studie EU na téma městských oblastí jako center polycentrického rozvoje)* z roku 2005 a přístup k vymezování regionů metodou „top-down“. Tento přístup vede k opomíjení některých regionálních souvislostí a faktů a pokud je takováto studie součástí regionální politiky/strategie a na základu takovéto studie je realizována regionální politika, tak to může vést k dezinformaci aktérů na místní úrovni a nepřesné interpretaci reality. Autoři prosazují přístup metodou „bottom up“, která je citlivější na regionální souvislosti a vytváří komplexní územní jednotky, kde je organizován každodenní život obyvatel.

Autoři porovnávají výsledky studie ESPON 1.1.1 pro Českou republiku s vlastním výzkumem na našem území a konstatují, že život obyvatel je organizován na mnohem větší počet složitých mikroregionů a funkčních městských oblastí, než jak naznačuje studie EPSON 1.1.1.

Dalším, kdo pracuje s konceptem funkčních regionů je Tonev (2013) a to konkrétně s konceptem LLMA. Vymezoval regiony na základě údajů o dojížďce ze sčítání 1991 a 2001 a jeden ze závěrů je ten, že došlo k nárůstu průměrné vzdálenosti dojížďky za prací z 12,6 km v roce 1991 na 14,2 km v roce 2001, což vedlo k poklesu uzavřenosti regionů ze 76,4 na 72,0 %. Tyto tendence prokázala i obdobná studie autorů Coombes a Casado-Díaz (2005), kteří vypracovali případové studie regionu Jihovýchodní Anglie a regionu Valencie a hodnotili taktéž změny v intercenzálním období 1991 a 2001. To poukazuje na to, že vývoj v naší zemi v transformačním období měl totožné tendence jako vývoj v západní Evropě.

3.3 Dojížďka a vztah středisko – zázemí

Dojížďka je v současné době nedílnou součástí (nutností) každodenního života vyspělé společnosti a její význam stále narůstá. V podmínkách České republiky podnítil zásadním způsobem tento rozvoj dojížďky za prací transformační proces (Hampl 2005). Dojížďka je jednou z forem prostorové mobility a částečně v České republice supluje proces migrace obyvatel. A právě migrační mobilita pracovních sil je jednou z důležitých podmínek úspěšného ekonomického i celospolečenského rozvoje (Čermák, Hampl a Müller 2009). S nárůstem dojížďky je logicky spojen značný nárůst dopravy a na souvislosti mezi dojížďkou a dopravou poukazuje Marada (Marada a kol. 2010), když porovnal velikostní charakteristiky dopravy a dojížďky krajských měst Česka.

Dojížďku a vztah středisko – zázemí ovlivňuje mnoho faktorů a vzájemné interakce střediska a zázemí jsou závislé zejména na ekonomických, sociálních, sociogeografických, demografických a dopravních aspektech. Z dopravních aspektů záleží zejména na poloze sledovaného regionu a na poloze jeho jádra. Od polohy se pak následně odvíjí akcesibilita a pro denní dojížďku je rozhodující spíše čas cesty, než kilometrová vzdálenost (Hudeček 2008, Marada a kol 2010). Lokalizační charakteristiky sídla/regionu hodnotí Marada (2006) ve dvou úrovních. Horizontální dopravní poloha určuje postavení sídla/regionu v dopravní síti a kvalita polohy je

ovlivněna zejména hierarchickou úrovní procházející komunikace a druhem komunikace. Vertikální dopravní poloha je pak určena významovou hierarchii střediska z hlediska velikosti a kvality obslužnosti individuální i hromadnou dopravou. Význam těchto dopravních poloh pak ovlivňuje vztahy na všech regionálních úrovních od vztahu jádro – zázemí na úrovni mikroregionu přes vztah mezoregionálního centra s národním centrem až po globální úroveň. Ale ne vždy musí platit, že výhodná dopravní poloha podněcuje koncentraci pracovních příležitostí. Marada (Marada a kol. 2010) dále také konstatuje, že na úrovni interakce mezoregionálních center hraje dopravní poloha spíše sekundární úlohu a rozhodující je atraktivita centra.

A právě koncentrace pracovních příležitostí zásadně ovlivňuje vztah středisko – zázemí na všech hierarchických úrovních. Hlavním impulzem vzájemných interakcí je koncentrace pracovních příležitostí na jedné straně a koncentrace pracovních sil na straně druhé. Tento vztah je vyjádřen dojížďkovými toky, které primárně směřují ze zázemí regionu do jádra regionu a nebo do silnějších regionálních center na vyšší hierarchické úrovní. Problematikou rozmístění pracovních míst a obyvatel v kontextu transformace společnosti a regionální diferenciace řešil Hampl a Müller (2011) a zásadní konstatovanou vývojovou tendencí je prohlubování diferenciace a zvyšování nerovnoměrností v regionech.

V zahraničních případových studiích není ovšem zmiňován pouze vztah středisko – zázemí, ale v metropolitních areálech se projevují i vztahy zázemí – zázemí. García-Palomares (2010) hodnotí dojížďku za prací v metropolitním areálu hlavního města Španělska (1991–2001) a závěr výzkumu hovoří o tom, že Madrid a jeho zázemí byl dříve silně centralizovaný a kompaktní areál. Nejvíce pracovních míst bylo soustředěno do jádra a obyvatelstvo v metropolitním areálu žilo ve velkých obcí s vysokou hustotou zalidnění. Dnes je metropolitní areál rozptýlený a vznikla zde rozlehlá města. Největší vazby na Madrid mají lidé žijící v první zóně zázemí a lidé z dalších zón pak projevují silnější vazby uvnitř metropolitního areálu než s centrem samotným. K podobnému závěru jako García-Palomares (2010) došli již dříve také například Buchanan, Barnett, Kingham a Johnston (2006), kteří zkoumali efekt růstu města Christchurch a změnu dojížďkových vztahů (1991–2001), když identifikovali větší intenzitu dojížďky uvnitř zázemí (zázemí – zázemí), než ve směru zázemí – centrum.

Vazby zázemí – zázemí pravděpodobně získávají na významu i v rámci metropolitního území Prahy. Ale tato diplomová práce pracuje pouze se vztahem okresu Benešov k makroregionálnímu centru Prahy, nikoliv s vazbami na jeho blízké zázemí. U žádné obce okresu Benešov nebyl totiž zaznamenán primární proud dojížďky do některé z obcí v okrese Praha-východ či Praha-západ. Ale určitý pracovní význam toto zázemí Prahy pro sledovaný okres má, dle SLDB 2011 do tohoto zázemí vyjíždí za prací 1 334 obyvatel okresu Benešov (to je 9,5 % z celkové zachycené pracovní vyjížďky v okrese Benešov). Cílovými středisky jsou zejména Říčany, Čestlice, Vestec, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Stráncice a Modletice.

4. Metodika práce a zdroje dat

Úkolem této kapitoly je přiblížit sledované území a popsat metodické postupy zpracování sociogeografické regionalizace a postup dotazníkového šetření. Zásadní problematickou otázkou je pak také datová základna a vypovídající schopnost údajů ze SLDB o dojížďce a jejich srovnatelnost mezi roky (2001–2011).

4.1 Sledované území – okres Benešov

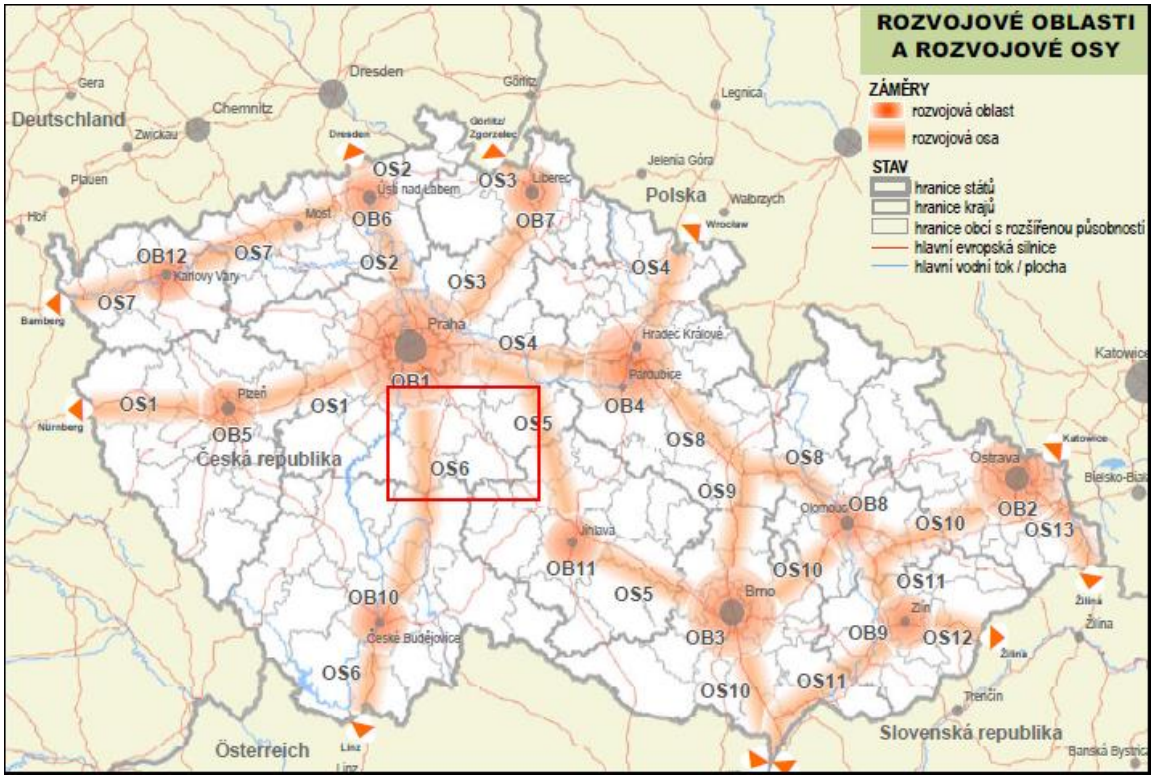
Sledovaným územím je statistická jednotka okres Benešov zahrnující tři správní obvody obcí s rozšířenou působností (SO ORP): Benešov, Vlašim a Votice, dva správní obvody obcí s pověřeným obecním úřadem (SO POÚ): Sázava a Týnec nad Sázavou a sto čtrnáct obcí (z toho devět měst a jedenáct městysů). Sídelní strukturu a administrativní členění okresu znázorňuje mapa (Obr. 7). Důvody výběru tohoto území jsou zmíněny již v úvodů práce a je to zejména exponovaná poloha okresu vůči atraktivnímu makroregionálnímu středisku a možnost tak sledovat přímý vliv hierarchicky nadřazeného celku na sousední mikroregiony a mikroregionální centra.

Obr. 7: Sídelní struktura a administrativní členění okresu Benešov k 1.1. 2009

Zdroj: www.czso.cz

Okres Benešov, o rozloze 1 475 km^2 (k 1.1. 2007), se nachází jihovýchodně od hlavního města Prahy a centrum okresu, město Benešov, je od tohoto makroregionálního centra vzdáleno přibližně 40 km vzdušnou čarou. V rámci Středočeského kraje okres Benešov sousedí s okresy Příbram, Praha-západ, Praha-východ, Kolín a Kutná Hora. Na jihovýchodě sousedí pak s okresy Havlíčkův Brod a Pelhřimov (Kraj Vysočina) a na jihu s okresem Tábor (Jihočeský kraj). V okrese Benešov žije celkem 96 273 obyvatel (31.12. 2013) a hustota zalidnění je 65,3 obyv./km^2, což ho řadí mezi populačně menší a málo zalidněné okresy ve Středočeském kraji. Přehled vývoje vybraných demografických a socio-ekonomických charakteristik okresu Benešov v intercenzálním období znázorňuje příloha č.2. Patrný je zde například nárůst obyvatel v okrese Benešov - od r. 2001 přibližně o 6 tis. obyvatel. Bližší výzkum této diplomové práce poukazuje na to, že tento růst se projevuje zejména v obcích severní části ORP Benešov a projevuje se zde proces suburbanizace v návaznosti na pracovní dojížďku do Prahy.

Obr. 8: Rozvojové oblasti a rozvojové osy v České republice 2008



Zdroj: Politika územního rozvoje České republiky 2008, upraveno

Exponovaná poloha okresu Benešov je způsobena blízkostí Prahy a dobrou dopravní dostupností. Okresem Benešov prochází tři dopravní komunikace nadnárodního významu – podél východní hranice okresu prochází dálnice D1

a v severojižním směru prochází okresem IV. železniční koridor a mezinárodní silnice E55 a v tomto směru je ve výstavbě také dálnice D3. Díky tomuto dobrému dopravnímu napojení prochází okresem rozvojová osa: Praha – České Budějovice – Linz (Obr. 8) a Politika územního rozvoje České republiky (2008) označuje severní část ORP Benešov za součást rozvojové oblasti Prahy. Území ORP Benešov je značně ovlivňováno dynamikou rozvoje Prahy a má významný polohový potenciál, který je potřeba využít zejména při ekonomickém rozvoji území. Dopravním uzlem okresu je město Benešov, které je z hlediska osobní přepravy 33. největším nodem ČR vlakové přepravy v r. 2006, 23. největším nodem ČR autobusové přepravy v r. 2006 a 17. největším nodem ČR automobilové přepravy v r. 2005 (Marada a kol. 2010).

Tab. 1: Počty obsazených pracovních míst v okrese Benešov r. 2001 a 2011

	Pracovní středisko	Obsazená pracovní místa	
		2011	2001
1.	Benešov	9 109	1 2874
2.	Vlašim	5 258	5 758
3.	Votice	1 908	1 866
4.	Týnec nad Sázavou	1 726	1 899
5.	Sázava	1 590	2 177
6.	Bystřice	1 547	1 281
7.	Neveklov	980	826
8.	Čerčany	920	784
9.	Poříčí nad Sázavou	805	829
10.	Dolní Kralovice	635	829
	Okres Benešov	**38 085**	**40 441**

Zdroj: SLDB 2001 a 2011, vlastní výpočty

Z hlediska nezaměstnanosti je na tom okres Benešov velice dobře a dlouhodobě se drží mezi okresy s nejnižší nezaměstnaností v ČR. Aktuální podíl nezaměstnaných osob v okrese Benešov je 4,2 % (k 31.3. 2015; mpsv.cz) a okres Benešov je v pořadí čtvrt okres v ČR s nejnižší nezaměstnaností (společně s okresem Praha-západ). Lépe na tom jsou z pohledu zaměstnanosti pouze okresy Praha-východ, Rychnov nad Kněžnou a Mladá Boleslav. Tato nízká nezaměstnanost na Benešovsku je dána zejména také intenzivními dojížďkovými vazbami na Prahu, jakožto na dostupné, silné a atraktivní pracovní středisko. Nejvýznamnější pracovní střediska v okrese Benešov podle počtu obsazených pracovních míst *(pozn.: počet ekonomicky aktivních osob + saldo dojížďky dané obce)* znázorňuje tabulka (Tab.1) a je vidět, že největším centrem na okrese je město Benešov a poté následují města Vlašim, Votice a Týnec nad Sázavou. Bohužel ale tyto údaje nelze vzhledem k chybám v SLDB 2011 (podrobněji o SLDB v kapitole 4.2) mezi roky 2001 a 2011 porovnávat a údaje z roku

2011 nelze brát jako odpovídající realitě. Další tabulka (Tab. 2) udává přehled nejvýznamnějších zaměstnavatelů na okrese Benešov v roce 2005, jedná se tedy o stav zhruba přibližně uprostřed sledovaného intercenzálního období. Jako největší zaměstnavatel jsou zde uvedeny sklárny v Sázavě, zde ale došlo k významnému propuštění a v současné době je největším zaměstnavatelem na okrese zbrojařská firma Sellier & Bellot, a. s. ve Vlašimi, která si svůj počet zaměstnanců dlouhodobě drží.

Tab. 2: Nejvýznamnější zaměstnavatelé v okrese Benešov r. 2005

	Podnik	Sídlo podniku	Počet zaměstnanců
1.	Sklárny Kavalier, a. s.	Sázava	1 540
2.	Sellier & Bellot, a. s.	Vlašim	1 212
3.	Nemocnice R. a S.	Benešov	678
4.	Masterfoods, k. s.	Poříčí nad Sázavou	644
5.	TRW Autoelektronika, s. r. o.	Benešov	581
6.	GRAMMER CZ, s. r. o.	Dolní Kralovice	479
7.	Metaz, a. s.	Týnec nad Sázavou	404
8.	Česká pošta, s. p.	Benešov	318
9.	Danone, a. s	Benešov	275
10.	Marila Balírny, a. s.	Votice	254
11.	Jawa Moto, s. r. o.	Týnec nad Sázavou	241
12.	Diagnostický ústav sociální péče	Neveklov (Tloskov)	240
13.	Rehabilitační ústav	Kladruby	219
14.	ND Logistic CZ, s. r. o.	Divišov (Měchnov)	212
15.	Mydlářka, a. s.	Benešov	208
16.	ČSAD, a. s.	Benešov	206
17.	BAEST, a. s.	Benešov	200

Zdroj: Jarolímek (2005), dle Zprávy o situaci na trhu práce za 1. pol. 2005, upraveno

Pro oba sledované roky je použito k výzkumu administrativní členění platné k 1.1.2009, kdy došlo k poslední administrativní změně – obec Nemíž byla přičleněna pod obec Tehov. Data SLDB 2001 za tyto obce byla tedy sečtena a obce vystupují ve výpočtech pro oba sledované roky jako celek. Dalšími administrativními změnami v intercenzálním období jsou změny hranic okresu k 1.1.2007 – město Sedlec-Prčice bylo přičleněno do okresu Příbram a obec Řehenice byla zařazena z okresu Praha-východ do okresu Benešov. A protože město Sedlec-Prčice nevykazovalo významné dojížďkové vazby na okres Benešov, tak bylo tedy z pozorování v této studii vyřazeno. S obcí Řehenice bylo v obou sledovaných letech pracováno jakožto se součástí okresu Benešov. Mapovým podkladem je digitální geografická databáze ArcČR 500.

4.2 Sekundární datová základna

Výchozím pramen dat jsou výsledky Českého statistického úřadu (ČSÚ) ze Sčítání lidu domů a bytů 2001 a 2011 a Dojížďka do zaměstnání a do škol sledována v rámci těchto sčítání (dále také jen jako SLDB 2001 / 2011). Data sčítání jsou omezená pro rozhodný okamžik (v roce 2001 půlnoc z 28.2. na 1.3 a v roce 2011 půlnoc z 25.3. na 26.3.) a z dat nelze určit, zda vývoj v intercenzálním probíhal kontinuálně a nebo skokově. Dalším zdrojem sekundárních dat jsou údaje o nezaměstnanosti online dostupné z Integrovaného portálu Ministerstva práce a sociálních věcí. Údaje o počtu ekonomicky aktivním obyvatelstvu z výsledků jednotlivých sčítání byly na úrovni obcí očištěny o počty uchazečů o zaměstnání *(pozn.: v únoru 2001 byla průměrná míra nezaměstnanosti v okrese Benešov 3,5 % a březnu 2011 6,1 %).*

Sledované charakteristiky dojížďky jako je frekvence dojížďky, časový interval a dopravní prostředek jsou totožné pro oba cenzy. U volby dopravního prostředku se ovšem vyskytla komplikace nejednoznačné interpretace otázky a někteří respondenti uvedli pouze převládají prostředek a někteří kombinaci vícero prostředků (Marada a kol. 2010 k SKLDB 2001). Od ČSÚ se podařilo získat očištěné údaje (SLDB 2001) o použití tří hlavních dopravních prostředků – automobilu, autobusu a vlaku. Obdobná situace nastala i při SLDB 2011 a pro porovnatelnost údajů se v této práci pracuje pouze se třemi výše zmíněnými typy dopravy, kde je automobilová doprava součtem statistických údajů automobil – řidič a automobil – spolucestující.

Zásadní metodickou změnou statistických šetření je to, že v roce 2001 byla dojížďka sledována z pohledu trvalého místa bydliště, kdežto v roce 2011 bylo sledováno místo obvyklého pobytu, které je definováno jako „*místo, kde osoba obvykle tráví období svého každodenního odpočinku bez ohledu na dočasnou nepřítomnost z důvodu rekreace, návštěv, pracovních cest, pobytu ve zdravotnickém zařízení apod. a kde je členem konkrétní domácnosti“* (ČSÚ 2013; str. 1). Tento fakt ovlivňuje srovnatelnost sledovaných cenzů a to zejména u nedenní vyjížďky a objem pracovní dojížďky snížilo také vyloučení zaměstnanců bez stálého pracoviště (Hampl, Marada 2015).

Ovšem zásadnějším problémem srovnatelnosti jednotlivých výsledků sčítání je nepodchycení velkého množství dojížďkových proudů. Už ke sčítání 2001 měl výhrady Hampl (2005), že reálné počty pracovních příležitostí a dojíždějících jsou vyšší, než

udával ČSÚ. A při sčítání 2011 došlo k dalšímu zhoršení vypovídající hodnoty dat. Hampl a Marada (2015) tvrdí, že neúplnost dat je důsledkem kombinace nedostatečné kontroly ČSÚ a ochotě občanů poskytovat informace. Otázkou srovnatelnosti dat o dojížďce se zabýval také Čtrnáct (2014) a tabulka (Tab. 3) vyčísluje ukazatele za celou ČR a je zde patrné, že se přibližně ztrojnásobil počet nezjištěných údajů o dojížďce. Hampl a Marada (2015) na základě srovnání regionalizace ČR 2001 a 2011 tvrdí, že neúplnost dat má plošný charakter a není tedy limitující pro tvorbu regionalizace na základě dojížďky. Ale vzápětí poukazují na to, že nelze srovnávat absolutní hodnoty dojížďkových proudů mezi roky 2001 a 2011 a pro zachycení změn je nutno údaje relativizovat.

Tab. 3: Srovnání základních údajů za dojížďku v SLDB 2001 a 2011

Ukazatel	2001	2011
Obyvatelstvo úhrnem	10 230 060	10 436 560
Ekonomicky aktivní celkem	5 253 400	5 080 573
Počet obyvatel s nezjištěnou ekon. aktivitou	82 195	571 064
Zaměstnaní celkem (bez prac. studentů a učňů	4 734 758	4 501 462
z toho vyjíždějící	4 166 778	2 062 124
uvnitř obce bydliště	2 415 128	924 948
do jiné obce v ČR	1 726 877	1 099 928
do zahraničí	24 773	37 248
Údaj o vyjížďce nezjištěn	539 458	1 526 938
Žáci, učni a studenti vč. pracujících	1 801 767	1 525 390
z toho vyjíždějící	1 718 359	783 952
uvnitř obce bydliště	1 097 511	354 218
do jiné obce ČR	612 898	421 683
do zahraničí	7 950	8 051
Údaj o vyjížďce nezjištěn	26 757	539 458

Zdroj: Čtrnáct (2014)

4.3 Sociogeografická regionalizace

Výchozí metodikou pro sociogeografickou regionalizaci jsou postupy M. Hampla z jeho posledních dvou Sociografických regionalizací ČR pro roky 2001 a 2011 (Hampl 2005 a Hampl, Marada 2015), které ovšem navazují i na jeho předchozí práce (Hampl, Ježek a Kühnl 1983; Hampl, Gardavský a Kühnl 1987; Hampl a Müller 1996).

Sociogeografická regionalizace je primárně tvořena na základě nejsilnějšího dojížďkového proudu a to přiřazováním jednotlivých (nestřediskových) obcí ke střediskům. Hampl pro rok 2001 použil k vymezení mikroregionální úrovně denní pracovní dojížďku a pro rok 2011 pak použil celkovou denní dojížďku, tedy denní pracovní a denní školskou dojížďku. Tento krok je odůvodněn (Hampl, Marada 2015) snahou získat rozsáhlejší informace o dojížďce, protože došlo při SLDB 2011 k celkovému poklesu statisticky podchycených dojížďkových proudů. A také konstatují, že tímto krokem dojde zároveň ke komplexnějšímu podchycení mikroregionálních vazeb. Dále autoři dodávají, že školská dojížďka má na mikroregionální úrovni díky zhruba třetinovému objemu oproti pracovní dojížďce doplňující charakter. Dojížďka do škol je do značné míry reprezentativní pro vyjádření komplexního obslužného významu mikroregionálního centra, ale dojížďku do škol a její regionalizační význam limituje hierarchické rozlišení typů škol, které statistické údaje nereflektují (Hampl 2005; Hampl, Marada 2015). Kombinaci dojížďky za prací a do škol zvolil jako regionalizační kritérium také například Halás (Halás a kol. 2010).

V této diplomové práci je jako regionalizační kritérium použito rovněž kombinace pracovní a školské dojížďky, ovšem na rozdíl od předchozích studií se zde na mikroregionální úrovni pracuje i s nedenní dojížďkou. První důvod k tomuto kroku je ten, že práce má za cíl posoudit vliv hierarchicky nadřazeného centra Prahy a dle Hampla (2005) má nedenní typ dojížďky význam při určování spádovosti na vyšších hierarchických úrovních. Druhý důvodem je pak rozšíření datové základny (vzhledem k výše zmíněné kritice dojížďkových dat) a relevantnost těchto dat pro naplnění cílů práce a zhotovení sociogeografické regionalizaci sledovaného okresu. V roce 2011 měla nedenní celková vyjížďka z okresu Benešov 3 423 vyjíždějících a z toho 42,5 % vyjíždělo do Prahy a 24,3 % v rámci okresu. Většina nedenních dojížďkových proudů byla tedy v rámci primárně sledovaného území a ostatní nedenní dojížďkové proudy měly minimální vyliv na výsledné sociogeografické regionalizace. Procentuální zastoupení typů vyjížďky v okrese Benešov udává tabulka (Tab. 4). Tuto celkovou dojížďku (pracovní + školskou, denní + nedenní) lze označit jako dojížďku komplexní.

Tab. 4: Procentuální zastoupení typů vyjížďky v okrese Benešov r. 2001 a 2011

Vyjížďka (%)	2011			2001		
	celková	denní	nedenní	celková	denní	nedenní
pracovní	73,2	61,8	11,3	73,6	60,7	12,9
školská	26,8	20,5	6,3	26,4	17,8	8,7
celková	100,0	82,3	17,7	100,0	78,4	21,6

Zdroj: SLDB 2001 a 2011, vlastní výpočty

Metodické postupy sociogeografické regionalizace použité v této práci jsou následující (dle Hampl 2005 a Hampl, Marada 2015):

- regionalizačním kritériem je nejsilnější proud komplexní dojížďky
- střediskem může být pouze obec, která si vytváří zázemí
- minimální velikostní kritérium mikroregionu 1. stupně – celková velikost regionu 15 tisíc obyvatel a velikost samotného zázemí 5 tisíc obyvatel
- minimální velikostní kritérium mikroregionu 2. stupně – velikost maximálního regionu 40 tisíc obyvatel a hierarchickou nadřazeností pro další mikroregion 1. stupně
- zásada územní celistvosti – vymezené území musí tvořit kompaktní celek, není přípustná tvorba enkláv
- princip skladebnosti – daný mikroregion musí být plně obsažen v hierarchicky nadřazeném regionu
- využití druhého nejsilnějšího (popřípadě dalšího) dojížďkového proudu, v případě, kdy obec osciluje mezi dvěma středisky
- v případě vzniku regionálního seskupení s nedostatečnou kritickou velikostí přiřazení tohoto celku k sousednímu silnějšímu středisku při dodržení předcházejících kritérií
- případné individuální posouzení obcí, které nelze jasně přiřadit

Během tvorby sociogeografické regionalizace došlo na území okresu Benešov k vymezení dvou mikroregionálních center – Benešov a Vlašim, která splňují požadované velikostní parametry. Ani u jednoho z těchto mikroregionálních center nebyl ve sledovaných letech zaznamenám přesah působnosti za administrativní hranice okresu Benešov. Určitou regionální působnost v roce 2001 i v roce 2011 vykazovaly i obce Votice, Týnec nad Sázavou, Sázava a Dolní Kralovice, ovšem ani jedna z těchto obcí nesplnila požadavek na kritickou velikost mikroregionu 1. stupně a ani subregionu (Hampl 2005: subregion typ A – region 15 tisíc obyvatel a zázemí 2 500 – 4 999; subregion typ B – region 10 000 – 14 999 a zázemí 5 tisíc). Obce Votice, Týnec nad Sázavou a Dolní Kralovice stanovil jako regionální centra například Halás (Halás a kol. 2010, na základě SLDB 2001), který ale nepracoval s požadavkem minimální kritické velikosti, ale pouze s podmínkou spádovosti čtyř obcí v zázemí a územní celistvostí. A Tonev (2013) vymezil pro rok 2001 jako LLMA krom Benešova a Vlašimi také Sázavu a Votice.

Za použití výše zmíněných postupů vznikla sociogeografická regionalizace na základě komplexní dojížďky (tj. na základě celkové pracovní a celkové školské

dojížďky) a vznikla také sociogeografická regionalizace pouze na základě celkové školské dojížďky. Jak uvádí Hampl a Marada (2015), tak školská dojížďka má doplňující charakter a celková (komplexní) sociogeografická regionalizace má primárně vypovídající hodnotu spíše pro pracovní dojížďku. Sociogeografická regionalizace na základě školské dojížďky pak částečně reprezentuje dojížďku za službami (jiným způsobem není dojížďka za službami pravidelně statisticky sledována). Bohužel ale statistické údaje o dojížďce do škol nejsou hierarchicky rozlišené podle typu škol a nelze na jejich základě rozlišovat spádovost do základních, středních či vysokých škol, což by pomohlo při tvorbě sociogeografické regionalizace.

V procesu sociogeografické regionalizace muselo být také několikrát použito zásady územní celistvosti, kdy například v roce 2011 obce Slověnice a Všechlapy vykazovaly nejsilnější dojížďkové proudy do Benešova, ale netvořily s územím kompaktní celek. Velký vliv při regionalizaci měly pak dojížďkové proudy na Prahu. Dominantní působnost Prahy se projevila v roce 2011 u Votic natolik, že samotné Votice vykazují nejsilnější proud do Prahy a vážou na sebe další obce v okolí. Ovšem díky požadavku územní celistvosti bylo toto území přiřazeno na základě sekundárního nejsilnějšího proudu k Benešovu.

Samostatnou kapitolou při rozhodování o spádovosti je pak obce Dolní Kralovice a její okolí. Toto území vykazuje minimální vazby s mikroregionálními centry Benešov a Vlašim a obec Dolní Kralovice pro své okolí figuruje jako určité regionální centrum. Tato oblast v jihovýchodním cípu okresu vykazuje větší propojenost s jádry mimo území okresu – dle Hampla (2005) se váže na subregion Ledeč nad Sázavou (mikroregion Havlíčkův Brod), ovšem u subregionu Ledeč nad Sázavou Hampl (2005) konstatuje, že pracovní vyjížďka směřuje na Prahu, ale vzhledem k regionalizacím z roku 1991 a 1980 a polohy dalšího obslužného mikroregionu přiřadil toto území k Havlíčkovu Brodu. Větší vazby na Prahu než na Havlíčkův Brod vykazovalo v roce 2001 i území Dolních Kralovic. Ale z důvodu skladebnosti a celistvosti je toto území pro rok 2001 přiřazeno rovněž k Havlíčkovu Brodu. Ale kdyby nebyly brány v potaz sousední mikroregionální struktury, území by náleželo Praze. Ovšem pro rok 2011 je tato situace již neudržitelná. Pracovní vyjížďková orientace Dolních Kralovic na Prahu byla ještě posílena a území bylo tedy označeno jako součást mikroregionu Prahy. K tomuto závěru došli i Hampl a Marada (2015).

Mimo obcí směřujících na Prahu směřují za hranice okresu Benešov v obou letech i obce Červený Újezd, Střezimíř a Mezno na Táborsko a obec Vojkov na

Sedlčansko. Přesah významu mikroregionu Benešov a mikroregionu Vlašim za hranice okresu Benešov nebyl ani v jednom ze sledovaných období zaznamenán. Sociogeografické regionalizace a další kartografická vyjádření jsou zpracována pomocí geografických informačních systémů – software ArcMap.

4.4 Intenzita regionálních vazeb a charakteristiky sociogeografických regionů

Postupy a výpočty intenzit vazeb a charakteristik sociogeografických regionů vycházejí opět z prací M. Hampla a jeho spoluautorů, které jsou výše zmíněny u problematiky sociogeografické regionalizace. Intenzity vazeb jsou v rámci sociogeografických regionů různé a to díky vnitřní heterogenitě navenek homogenního regionu. Tato vnitřní nerovnoměrnost je dána polaritou jádro – zázemí a rozdílnou intenzitu vazeb způsobuje například nerovnoměrné rozmístěním pracovních příležitostí a obyvatel, různá dopravní dostupností a podobně. Pro posouzení intenzity vazeb jednotlivých obcí v zázemí k příslušnému středisku bylo použito výpočtu pracovní spjatosti (P_S):

$$P_S = 2 * (Vj/EAO) + Vj/V\Sigma * 100$$

Vj/EAO – ekonomická závislost

Vj/V_Σ – závislost na jádru

V_j – celková pracovní vyjížďka z obce do jádra

V_Σ – celková pracovní vyjížďka z obce

EAO – počet ekonomicky aktivních obyvatel

Výsledkem výpočtu pracovní spjatosti jsou „procentní body“ určující do jaké zóny spjatosti obec spadá:

zóna A = 150 a více procentních bodů

zóna B = 90 – 149

zóna C = 60 – 89

zóna D = do 59 procentních bodů

Na základě rozdělení obcí do příslušných zón pak lze vypočítat kategoriální integritu (I_K) vymezeného regionu:

$$I_K = (4A + 3B + 2C + D) / (A + B + C + D)$$

A; B; C; D – celkový počet obyvatel z obcí dané zóny

Hodnoty I_K mohou nabývat od 1,0 (kdy jsou všechny obce v zóně D a pracovní spjatost obcí s jádrem je tedy velmi malá) až po 4,0 (kdy jsou všechny obce v zóně A a pracovní spjatost obcí s jádrem je velmi intenzivní). Krom kategoriální integrity budou počítány ještě další charakteristiky – integrita regionu (I_R), integrita zázemí (I_Z), regionální význam (RV) a relativní regionální význam (RRV). Výpočty integrit I_R a I_Z udávají vnitřní soudržnost regionu/zázemí a stejně jako z výpočtu pracovní spjatosti z nich lze vyčíst sílu vztahů zázemí s centrem. RV je velikostní charakteristika založená na počtu obyvatel udávající celkovou velikost regionu a RRV udává na základě počtu obyvatel význam regionu. Je-li RRV rovno jedné, tak jsou jádro a jeho zázemí stejně populačně velké. Pokud je RRV nižší jak jedna, tak je populačně větší jádro a je-li RRV vyšší jak jedna, tak je populačně větší zázemí.

RV = jádro + zázemí

RRV = zázemí / jádro

$I_R = (i_1 + i_2) / (d_1 + d_2)$

$I_Z = i_1 / d_2$

Směry dojížďkových proudů:

i_1 – zázemí	→	jádro
i_2 – jádro	→	zázemí
d_1 – zázemí	→	mimo vymezený region
d_2 – jádro	→	mimo vymezený region

Intenzitu regionálních vazeb lze krom výpočtu pracovní spjatosti obcí s jádrem také zachytit pomocí vymezení dojížďkového zázemí na základně podílu počtu dojíždějící do jádra z počtu ekonomických obyvatel zdrojové obce. Tuto metodu použili například Baštová, Fňukal, Krejčí, Tonev a Toušek (2005) a tento postup byl aplikován i při tvorbě této diplomové práce. Bohužel úskalím tohoto postupu je výše zmíněné statistické nepodchycení velkého množství dojížďkových proudů v roce 2011, které znemožňuje relevantní porovnání mezi roky 2001 a 2011 a vyhodnocení vývoje. Od prezentace těchto zavádějících výsledků bylo ustoupeno a výpočet byl modifikován do podoby podílu počtu dojíždějící do jádra z celkové vyjížďky ze zdrojové obce. Hampl a Marada (2015) hovoří o tom, že ztráta dojížďkových proudů v SLDB 2011 je plošná a tudíž srovnání takovýchto relativních hodnot mezi roky 2001 a 2011 je možné. Vymezení dojížďkového zázemí bylo požito k posouzení vlivu makroregionálního centra Prahy na sledovaný okres Benešov a i přes změnu výpočtu bylo zachováno rozdělení dojížďkových zón, které kvantifikovali Baštová, Fňukal, Krejčí, Tonev a Toušek (2005):

I. zóna: 50 % a více
II. zóna: 33,40 – 49,99 %
III. zóna: 20,00 – 33,39 %
IV. zóna: 10,00 – 19,99 %
V. zóna: méně jak 10 % *(nepatří již do dojížďkového zázemí)*

4.5 Dotazníkové šetření

Součástí výzkumu vazeb sledovaného území na hierarchicky nadřazené makroregionální centrum hlavního města je krom analýzy dojížďkových proudů také využito dotazníkového šetření, tedy analýza primárních dat. Dotazník je určen pro osoby žijící v okrese Benešov a pracující v Praze a pro osoby žijící a pracující v Praze, které pocházejí z okresu Benešov. Dotazníkové šetření má za úkol zachytit vztah respondentů k dojížďce a pracovním možnostem v Praze a má také pomoci odpovědět na výzkumné otázky zmíněné ve 2. kapitole.

Otázky dotazníku byly koncipovány do bloků dle svého zaměření a jsou to převážně otázky škálového typu a uzavřeného typu. Úvodní otázka má za úkol odfiltrovat osoby, pro které dotazník není určen a poté následuje dvacet jedna, respektive osmnáct otázek (*pozn.: po úvodní otázce následuje ještě rozdělení dle odpovědi na otázku č.3 „Dojíždíte do Prahy za prací?, toto rozdělní platí jen pro jednu část dotazníku*). V dotazníku jsou tři základní bloky otázek – otázky sledující dojížďku a její charakteristiky, otázky zaměřené vnímání pracovního trhu a v závěru jsou otázky demografického a socioekonomického charakterů. Formulář dotazníku je součástí příloh (příloha 3). K odpovědi na VO1 slouží zejména otázka č. 6. VO2 byla operacionalizovaná otázkou č. 7; 8; 12 a 13 přičemž typologické otázky č. 12 a 13 složí také společně s otázkou č. 11 k odpovědi na VO4. Na VO3 je zaměřena otázka č. 10.

Dotazník byl vytvořen pomocí online aplikace Google Disk – technologie Google Forms a byl šířen v elektronické podobě pomocí e-mailů a sociálních síti. Prvotní impulz vzešel od autora práce do sítě jeho kontaktů se snahou pokrýt co nejvíce lidí z různých obcí sledovaného okrese, kteří tento dotazník následně šířili dál. Další impulz pro distribuci dotazníku k veřejnosti byl pomocí regionálního tisku na sociálních sítí. Úskalím tohoto šíření je fakt, že na sociálních sítí se pohybují převážně mladí lidí a lze předpokládat, že v dotazníku tak bude převládat skupina respondentů

přibližně ve věku 23–32 let, což je i věkový rozsah převážné většiny prvotně oslovených kontaktů autorem.

Dotazníkové šetření probíhalo od 12.11. 2014 do 9.12. 2014, kdy byla zaznamenána poslední odpověď. Cílem bylo dosažení přibližně 250-ti respondentů zkoumaného vzorku, tento počet odpovídá zhruba 5 % ekonomicky aktivních osob dojíždějících z okresu Benešov za prací do Prahy dle SLDB 2011.

Základní analýza dat bude probíhat pomocí popisné statistiky v aplikaci Google Disk a Excelu a následné další podobnější analýzy budou provedeny pomocí statistického softwaru SPSS.

5. Sociogeografická regionalizace okresu Benešov

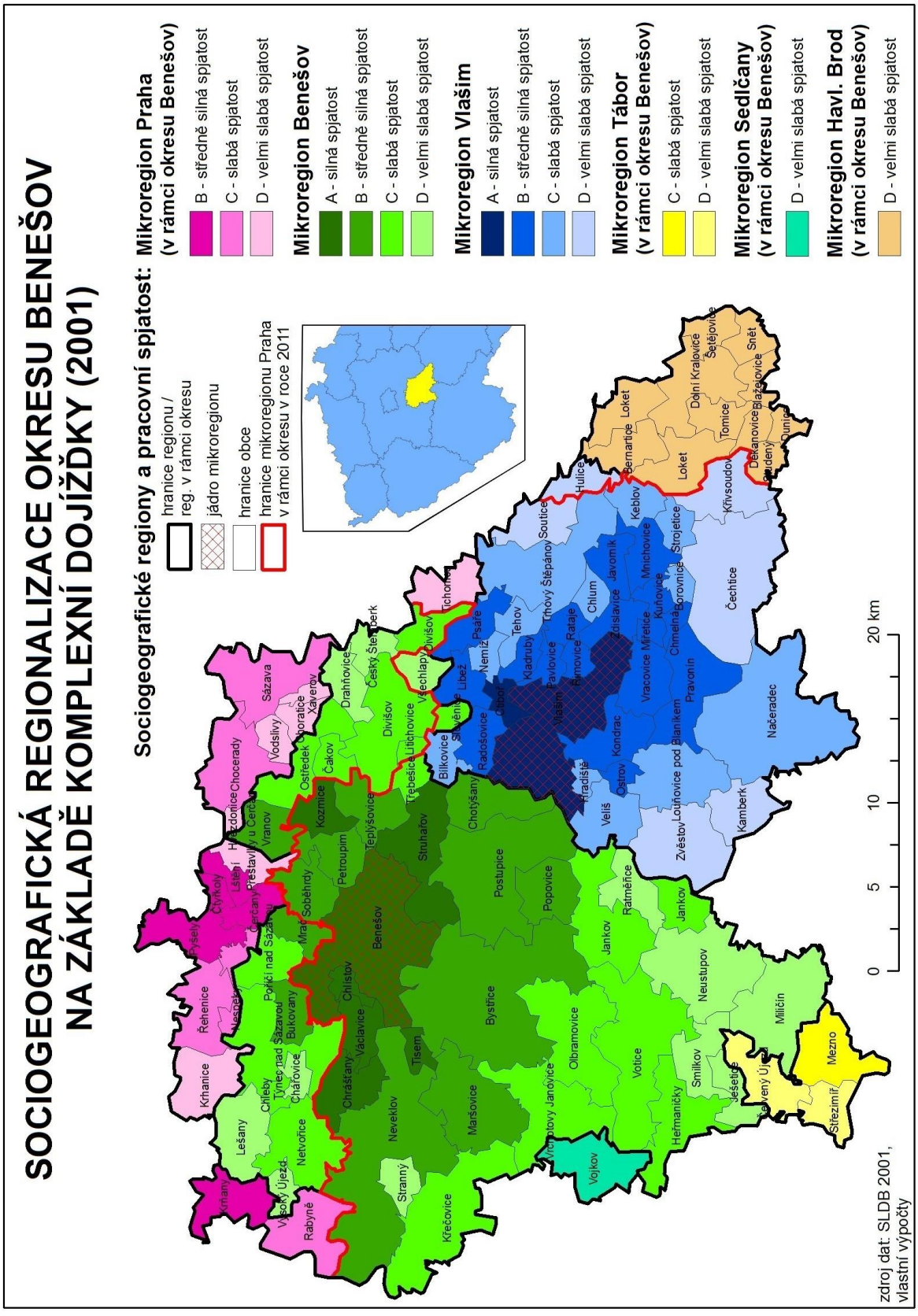
Jak již bylo zmíněno a odůvodněno v metodické části, tak základním regionalizačním kritériem je celková (komplexní) dojížďka, tedy pracovní i školské dojížďkové proudy v denních i nedenních intervalech. Takto vymezenou sociogeografickou regionalizaci lze označit jako komplexní. Ale je potřeba zdůraznit, že v celkové dojížďce má dominantní úlohu díky své velikosti dojížďka za prací a dojížďka do škol má doplňující charakter, to konstatovali i Hampl a Marada (2015). Následně byla tedy také vytvořena sociogeografická regionalizace na základě samostatné dojížďky do škol. Takto vymezené sociogeografické regiony do jisté míry reprezentuje sektor služeb, pro jehož dojížďkové vymezení neexistují v rámci sčítacích censů jiná data. Limitem dat dojížďky do škol je absence možnosti rozlišit hierarchickou úroveň cílového školského zařízení. Takováto informace by byla pro účely sociogeografické regionalizace přínosná a umožnila by lépe identifikovat dojížďkové vztahy na různých hierarchických úrovních.

Během procesu komplexní regionalizace byla definována v rámci okresu dvě mikroregionální centra, která splňují požadovaná velikostní kritéria – města Benešov a Vlašim. Určitou dominanci v prostoru projevovalo například i město Votice, ovšem nesplňovalo velikostní kritéria ani pro udělení jedno z typů subregionálních center. Při tvorbě regionalizace na základě dojížďky do škol byla pro srovnatelnost použita stejná kritéria a znovu byla stanovena střediska Benešov a Vlašim. U školské dojížďky se projevovala středisková funkce znovu u Votic a například také u Neveklova. Ale pro stanovení za regionální centra nedosahovala tato města a ani jejich potencionální regiony potřebných kritických velikostí.

5.1 Sociogeografická regionalizace okresu Benešov pro rok 2001

Výslednou sociogeografickou regionalizaci sledovaného území pro rok 2001 na základě celkové dojížďky znázorňuje kartogram, který zároveň ukazuje i pracovní spjatost obcí s příslušným jádrem (Obr.9). Na území okresu projevuje svou působnost celkem šest regionálních center, konkrétně jsou to města Benešov, Vlašim, Havlíčkův Brod, Tábor, Sedlčany a Praha. Benešov a Vlašim jsou centra mikroregionálního významu ležící v okrese Benešov a ani v jednom z těchto dvou případů nesahá mikroregionální působnost těchto center za administrativní hranice okresu.

Obr. 9: Sociogeografická regionalizace okresu Benešov na základě komplexní dojížďky 2001



Zdroj: vlastní zpracování

Ostatní mikroregionální centra jsou ze sousedních okresů a projevuje se jejich přesah za administrativní hranice okresu. Na mikroregionální úrovní zde také působí makroregionální centrum Praha, které na makroregionální úrovni pokrývá celý sledovaný okres (Hampl 2005) a většina obcí má sekundární směr vyjížďky právě na Prahu. Následující tabulka (Tab. 5) udává strukturální a velikostní charakteristiky komplexních mikroregionů Benešov a Vlašim v obou sledovaných letech a další tabulka (Tab. 6) znázorňuje populační velikosti jednotlivých zón pracovní spjatostí a komplexních sociogeografických mikroregionů Benešov, Vlašim a Praha v letech 2001 a 2011.

Tab. 5: Charakteristiky komplexních sociogeografických mikroregionů Benešov a Vlašim r. 2001 a 2011

Charakte-ristiky mikroregionů	Benešov		Vlašim	
	2011	2001	2011	2001
KRV *	20,8	33,1	12,9	12,1
pořadí dle KRV*	71	55	101	102
RV	40 588	50 768	23 261	23 751
RRV	1,5	2,11	0,98	0,94
I_K	2,53	2,87	2,83	3,09
I_R	0,43	0,88	0,51	0,51
I_Z	0,78	1,15	0,91	0,95

*Zdroj: SLDB 2011 a 2001, vlastní výpočty, * Hampl (2005) a Hampl, Marada (2015)*

Nejvíce obcí spadá do mikroregionu Benešov, který se rozkládá na většině území ORP Benešov a ORP Votice a částečně také zasahuje do ORP Vlašim, a celkově v tomto mikroregionu žije 56 % obyvatel okresu. Působnost komplexního mikroregionu Benešov je tedy poměrně široká a jeho relativní regionální význam je 2,11 a to znamená, že zázemí regionu je v počtu obyvatel více jak dvakrát větší než samotné jádro. Integrita zázemí 1,15 ukazuje, že většina dojížďkových proudů ze zázemí směřuje do jádra regionu, ale zároveň velké množství proudů směřuje za hranice mikroregionu, zejména na Prahu. Integrita celého regionu je 0,88 a ukazuje na to, že většina vyjíždějících z Benešova směřuje za hranice mikroregionu (do Prahy) a integrita celého mikroregionu je tak nižší, než integrita samotného zázemí. Nízká integrita regionu koresponduje také s tím, že mikroregion nesplňuje kritérium uzavřenosti (Klapka, Halás a Tonev 2013) a většina dojížďkových interakcí má konec nebo počátek za hranicemi mikroregionu. Co se týče pracovní spjatosti obcí v mikroregionu s jádrem, tak kategoriální integrita je 2,34 a to značí, že většina obyvatel žije v zóně spjatosti C, druhý největší počet obyvatel má pak zóna spjatosti B

(viz Tab.6). Jedná se zejména o obce v centrální části mikroregionu a v zóně spjatosti C se nachází například i čtvrté a páté největší město na okrese (Týnec nad Sázavou a Votice). Nejmenší počet obyvatel žije v nejsilnější zóně spjatosti A, zde se jedná převážně o menší obce v bezprostřední blízkosti jádra. V nejvolnější zóně spjatosti D se pak nacházejí jednak obce z jižní části okresu s větší vzdáleností od jádra a pak také obce východně a západně od jádra, které již více ovlivňuje působnost Prahy. Význam mikroregionálního centra Benešov pak dokládá také to, že na úrovni mikroregionu druhého stupně spadá pod Benešov mikroregion Vlašim, což dá dohromady 82 % obyvatel okresu. Do samotného mikroregionu Vlašim tedy spadá 26 % obyvatel okresu a jak ukazuje relativní regionální význam 0,94, tak něco málo přes polovinu těchto obyvatel se nachází přímo v jádru, ve městě Vlašim. Zázemí tohoto mikroregionu není tak široké a jeho integrita je 0,95 což znamená, že většina dojížďkových proudů nesměřuje do jádra regionu. Slabá je i celková integrita regionu (0,51) a většina vyjížďkových proudů směřuje za hranice mikroregionu a to zejména do Benešova a do Prahy. Kategoriální integrita regionu 2,11 pak ukazuje, že většina obyvatel žije v zóně pracovní spjatosti C. Druhý největší počet obyvatel má pak zóna spjatosti B, tyto obce jsou v těsné blízkosti jádra a tvoří okolo něj podkovu ze severu přes východ na jih a obce zóny spjatosti C na ně navazují. Obce zóny spjatosti D se nacházejí v okrajových částech regionu. Jediná obec Ctiboř vykazuje silnou spjatost s jádrem a je v zóně spjatosti A, tato obec leží v těsné blízkosti severně od jádra.

Tab. 6: Populační velikosti zón pracovní spjatosti komplexních sociogeografických mikroregionů Benešov, Vlašim a Praha r. 2001 a 2011

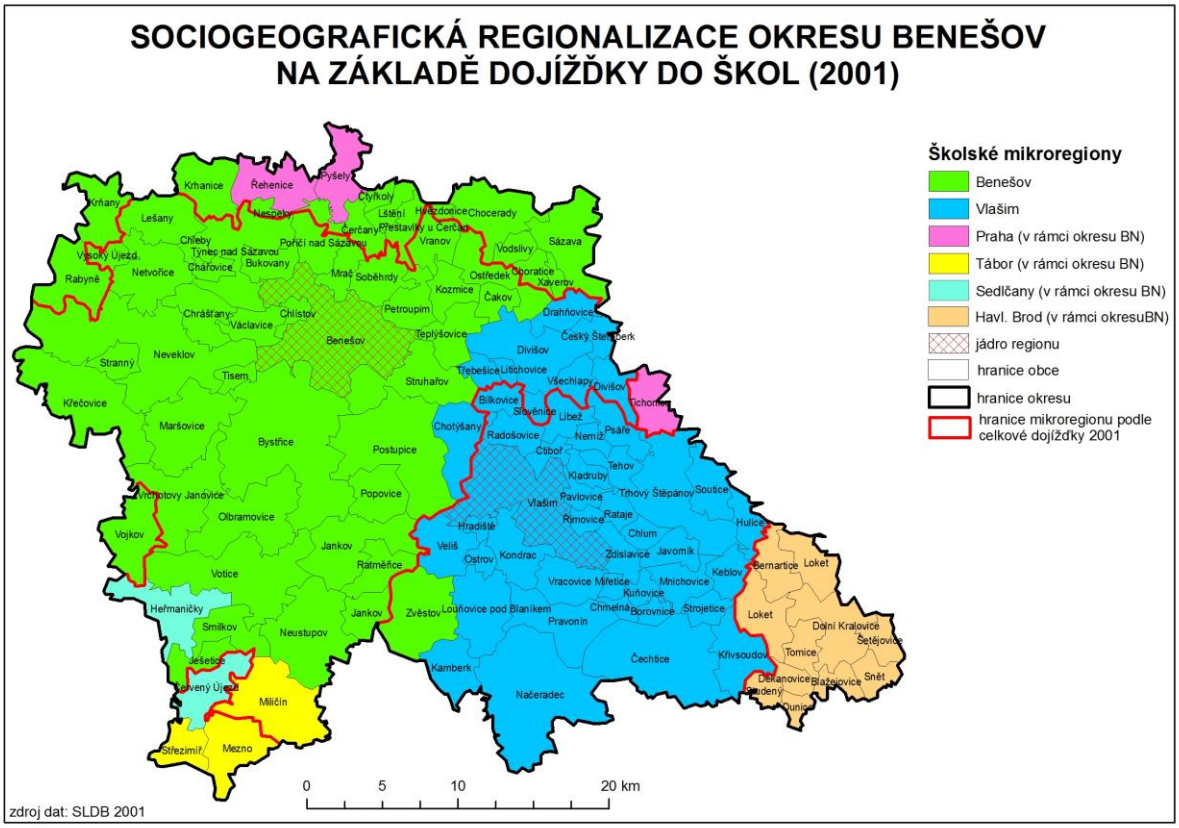
Zóny PS	Benešov		Vlašim		Praha (v okrese Bene.)		
	2011	2001	2011	2001	2011	*2001	2001
zóna A	0	1 909	0	108	0	0	0
zóna B	1 551	11 250	1 567	3 996	10 586	4 701	4 701
zóna C	10 252	17 884	4 253	4 479	15 194	5 819	5 819
zóna D	12 521	3 402	5 718	2 898	4 292	4 094	1 769
Zázemí	24 324	34 445	11 538	11 481	30 072	14 614	12 289
Jádro	16 264	16 323	11 723	12 270			
Region	40 588	50 768	23 261	23 751	30 072	14 614	12 289

Zdroj: SLDB 2011 a 2001, vlastní výpočty
** mikroregion Praha + obce mikroregionu H. Brod dle přepočtu PS vůči Praze*

Třetím nejvýznamnějším mikroregionem, který působí na území okresu Benešov, je makroregionální centrum Praha v mikroregionální působnosti. Na této úrovni ovlivňuje Praha zejména obce v severní okrajové části okresu a jedná se převážně o obce z ORP Benešov. Jedinou výjimkou je obec Tichonice v severní části

ORP Vlašim. Tichonice se ale neorientují přímo na Prahu, ale na Kácov. Praha na mikroregionální úrovni ovlivňuje necelých 14 % obyvatel sledovaného okresu a v makroregionální působnosti pak Praha ovlivňuje okres celý díky sekundárním a dalším proudů dojížďky. Zbývající tři mikroregiony, které v okrese projevují svou působnost, ovlivňují přibližně 4 % obyvatel okresu. Nejvíce z nich spadá pod mikroregion Havlíčkův Brod, který přes subregion Ledeč nad Sázavou ovlivňuje Dolní Kralovice a okolní obce v jihovýchodním cipů okresu. Tyto obce ale s tímto mikroregionálním jádrem vykazují minimální pracovní spjatost a nejsilnější vyjížďkový proud z Dolních Kralovic směřuje na Prahu, ovšem v zájmu skladebnosti a v kontextu republikové sociogeografické regionalizace (Hampl 2005) jsou přiřazeny k Havlíčkovu Brodu, protože vazby na mikroregionální centra ležící v okrese Benešov jsou zde minimální. Dále v jihozápadním cípů okresu projevuje svou působnost mikroregion Tábor, který ovlivňuje tři obce z ORP Votice a jedna obec v západní části okresu (z ORP Votice) spadá do mikroregionu Sedlčany.

Obr. 10: Sociogeografická regionalizace okresu Benešov na základě dojížďky do škol 2001



Zdroj: vlastní zpracování

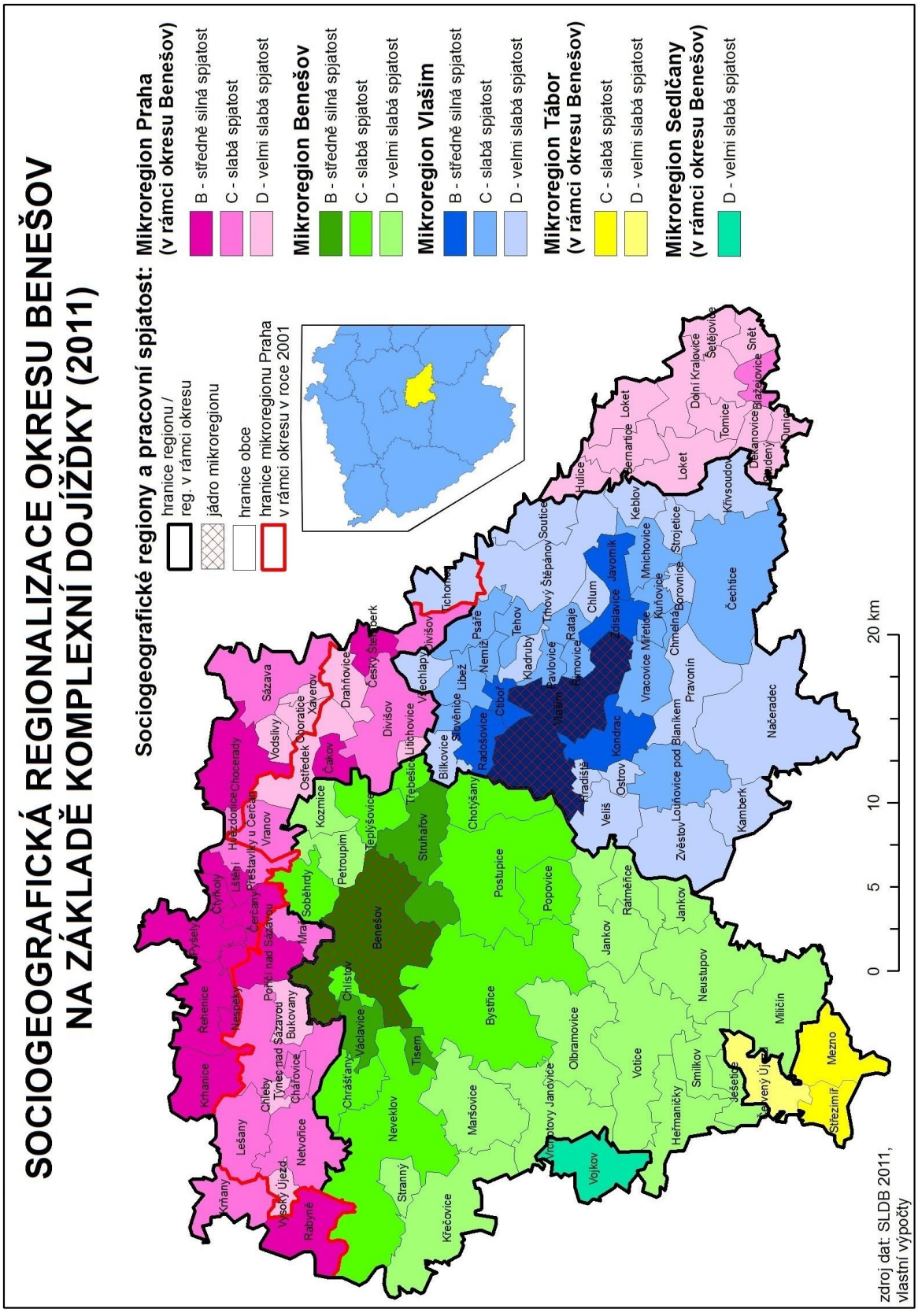
Kartogram (Obr. 10) znázorňuje sociogeografickou regionalizaci na základě dojížďky do školy pro rok 2001. Metodika procesu regionaliazce byla v obou případech stejná, pouze u školské dojížďky není zachycen přesah za hranice okresu. Respektive nebyla zachycena přímá působnost mikroregionálních center Benešov a Vlašim za hranice okresu a přenesená působnost přes nestřediskové obce není graficky znázorněna. Tato mapa slouží k porovnání komplexních dojížďkových regionů s regiony školské dojížďky. Lze vidět, že na úrovni dojížďky do škol je mnohem menší působnost Prahy, která obsluhuje pouze tři obce (u komplexní dojížďky je to obcí 17). Na severu jsou to obce Pyšely a Řehenice a na východě již jednou zmiňovaná obec Tichonice, která má vazby na Kácov. Ostatní obce, které patří do komplexního dojížďkového mikroregionu Praha, spádují školskou dojížďkou do mikroregionu Benešov. Mikroregion Havlíčkův Brod je v obou případech vymezení totožný, mikroregion Tábor školskou dojížďkou obsluhuje navíc obec Miličín, ale na úkor mikroregionu Sedlčany ztrácí obec Červený Újezd. Do školského mikroregionu Sedlčany patří také navíc obec Heřmaničky a naopak do mikroregionu Benešov připadá obec Vojkov. Krom slabší působnosti Prahy na školskou dojížďku je druhým nejzásadnějším rozdílem spádovost Divišova a přilehlých obcí. Zatímco při sociogeografické regionalizaci na základě komplexní dojížďky spadají tyto obce do mikroregionu Benešov, tak školskou dojížďkou spadají tyto obce do mikroregionu Vlašim. To poukazuje na to, že přirozeným pracovním centrem (r. 2001) pro tuto oblast je Benešov, ale obslužná sféra v podobě dojížďky do škol se orientuje na Vlašim. Dojezdová vzdálenost z Divišova do Benešova a do Vlašimi je skoro stejná, ale ve směru Divišov – Vlašim – Divišov jsou četnější autobusová spojení, protože musí být v tomto směru obslouženy dvě trasy (přes Libež a přes Radošovice). Vlašim je tedy pro Divišov z hlediska četnosti spojů dostupnější. Oproti komplexní regionalizaci spáduje k Vlašimi také obec Chotýšany a naopak mikroregion Benešov obsluhuje nabídkou vzdělávacích služeb obec Zvěstov, u které pracovní vyjížďka převažuje do Vlašimi. Atypickým případem je například obec Velíš ležící západně od Vlašimi. Zde je převaha vyjížďky za prací do Benešova, ale školská vyjížďka směřuje na Vlašim a tento směr má převahu i v celkové vyjížďce. V obou regionalizacích je tedy Velíš součástí mikroregionu Vlašim.

5.2 Sociogeografická regionalizace okresu Benešov pro rok 2011

Sociogeografickou regionalizaci okresu Benešov pro rok 2011 na základě celkové dojížďky znázorňuje kartogram, který zároveň ukazuje i pracovní spjatost obcí s příslušným jádrem (Obr. 11). Na území okresu projevují svou působnost stejná centra jako v roce 2011 s výjimkou Havlíčkova Brodu, který svůj (přenesený) vliv z roku 2001 ztratil. Sledované území tedy zahrnuje mikroregionální centra Benešov a Vlašim a dále zde svůj vliv projevuje zejména hlavní město Praha. Částečný vliv má mikroregion Tábor a Sedlčany a stejně jako v předešlém sledovaném roce, ani v roce 2011, nebyl zaznamenán přesah významu mikroregionu Benešov a ani mikroregionu Vlašim za hranice okresu Benešov.

Nejvýznamnějším sociogeografickým regionem z hlediska počtu obyvatel je stále mikroregion Benešov, i když regionální význam poklesl o deset tisíc obyvatel. Region zahrnuje přibližně 43 % obyvatel a jeho RRV je 1,5 a to znamená, že zázemí je jeden a půl krát větší, než samotné jádro. Region se rozkládá v jižní polovině ORP Benešov a v převážné části ORP Votice. Integrita zázemí je 0,78 a to znamená, že většina dojížďkových proudů směřuje mimo jádro regionu, což podtrhuje také celková integrita regionu 0,43 a nízká uzavřenost. Mikroregion Benešov je silně dezintegrován a většina dojížďkových proudů má konec nebo začátek mimo daný region. Krom přímého vlivu Prahy je slabší integrita regionu způsobena také tím, že mikroregion Benešov přišel o pracovní centra v severní části okresu, konkrétně o Poříčí nad Sázavou a Týnec nad Sázavou. Slabou integritu zázemí dokládá i slabá pracovní spjatost obcí s jádrem. Kategoriální integrita je 1,5 a většina obyvatel žije v zóně spjatosti D (viz Tab. 6), tedy v zóně velmi slabé spjatosti. Jedná se zejména o obce v jižní části mikroregionu. V bezprostřední blízkosti jádra se nacházejí obce zóny spjatosti B, na něž navazují obce zóny spjatosti C. V mikroregionu se nenachází žádná obec se silnou pracovní spjatostí s Benešovem a samotné mikroregionální centrum již dokonce přímo hraničí s mikroregionem Prahy. A právě mikroregionální působnost Prahy narostla natolik, že je to druhý největší mikroregion na okrese. Spadá do něj 31 % obyvatel okresu a kategoriální integrita těchto obcí je 2,08. Většina obyvatel žije tedy v zóně spjatosti C a druhou nejpočetnější zónou je zóna pracovní spjatosti B. Tyto obce leží v severní části okresu a mají na Prahu vhodnou dostupnost. Většina obcí zóny spjatosti D se pak nachází v jihovýchodním cípu okresu v okolí Dolních Kralovic a pak také v severovýchodní části ORP Benešov.

Obr. 11: Sociogeografická regionalizace okresu Benešov na základě komplexní dojížďky 2011

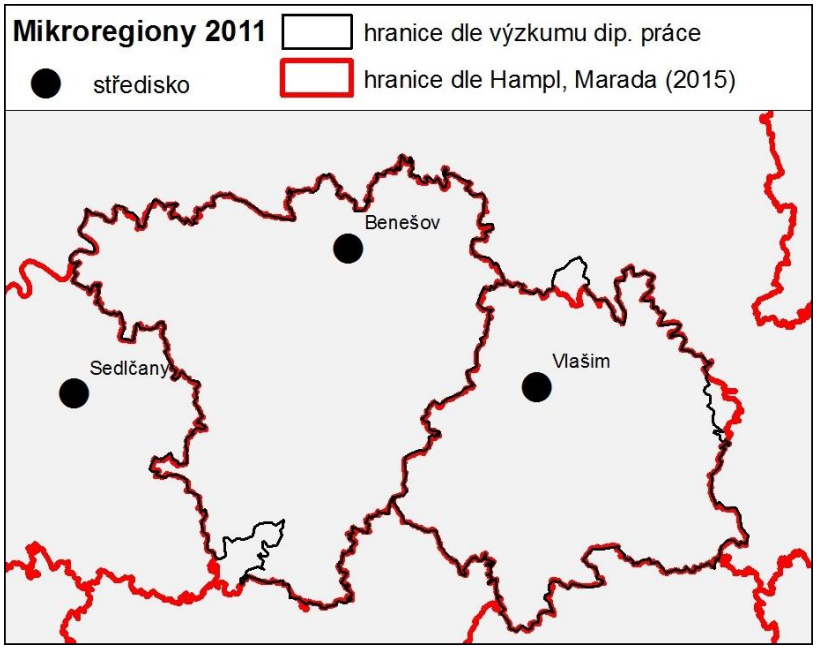


Zdroj: vlastní zpracování

Dalším mikroregionálním centrem je Vlašim, kolem které vznikl třetí největší mikroregion na okrese a během intercenzálního období si Vlašim zachovala regionální působnost takřka stejnou. V regionu žije 26 % obyvatel okresu a RRV je 0,98 a to znamená, že v zázemí žije přibližně stejný počet obyvatel jako v samotném centru. Integrita zázemí je 0,91 a integrita regionu je 0,51. Ve srovnání s mikroregionem Benešov jsou tyto integrity větší, ale i tak jsou nízké a naznačují dezintegrační proudy za hranice mikroregionu. V roce 2001 ty to dezintegrační proudy byly orientovány převážně na Benešov, ale v roce 2011 směřují již přímo na Prahu. To dokládá celkový nárůst vlivu Prahy i na makroregionální úrovni. Na jihu okresu opět projevuje svou dominanci u tří obcí mikroregion Tábor a obec Vojkov v západní části okresu se orientuje na mikroregion Sedlčany.

Sporným případem při komplexní dojížďkové regionalizaci 2011 byla obec Všechlapy v severní části ORP Vlašim. Celkovou dojížďkou tato obec spádovala do mikroregionu Benešov, ale díky přímé orientaci Divišova na Prahu by netvořilo katastrální území Všechlap kompaktní celek s benešovským mikroregionem. Proto byla obec Všechlapy kvůli převažující dojížďce do škol směrem na Vlašim nakonec zařazena do mikroregionu Vlašim. Takto bylo učiněno i v zájmu zachovat u obce spádovost v rámci okresu Benešov. Naopak Hampl a Marada (2015) řadí obec Všechlapy již do mikroregionu Prahy. Porovnání hranice sociogeografické regionalizace pro rok 2011 z této diplomové práce a práce Hampla a Marady (2015) znázorňuje kartografické vyjádření (Obr. 12). Další nuancí ve vymezení jsou u obce Hulice, která je dle Hampla a Marady (2015) součástí mikroregionu Vlašim, ale tato diplomová práce jí přiřazuje do mikroregionu Prahy (pracovní vyjížďka z obce je mezi Prahou a Vlašimí vyrovnaná, školská dojížďky však převládá na Prahu). Poslední rozdíl je u obce Červený Újezd, která je díky školské dojížďce v této diplomové práci řazena do mikroregionu Tábor, ale Hampl a Marada (2015) přihlíželi pravděpodobně více k dojížďce za prací a obec přiřadili k mikroregionu Benešov. Ostatní hranice a spádovosti obcí se v obou pracích shodují. Uvedené případy rozdílného přiřazení některých obcí dokládají problematičnost přiřazování oscilujících obcí na hranicích vlivu středisek. Vzhledem k jejich nevyhraněné orientaci a převážně malé populační velikosti však jejich rozdílné přiřazení neovlivňuje návazné hodnocení regionálního vývoje.

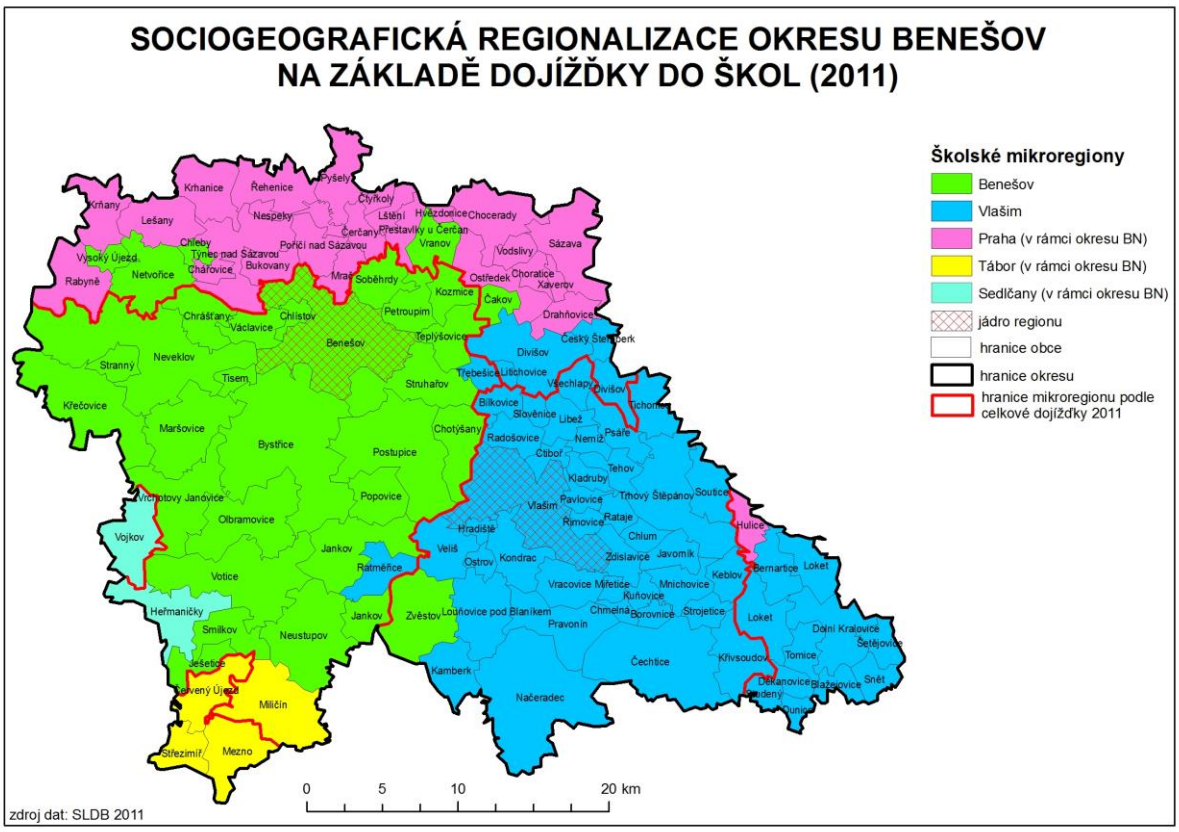
Obr. 12: Srovnání hranic sociogeografické regionalizace 2011 na základě celkové (komplexní) dojížďky



Zdroj: Hampl, Marada (2015), vlastní výzkum

Jak již bylo zmíněno výše, tak hranice mikroregionu Prahy již přímo sousedí s mikroregionálním centrem Benešov a obce nacházející se severně od města Benešov již Praha „pohltila“. Ostatní většina území okresu se nachází jižně od města Benešov a město Benešov tak tvoří určitou „hráz“ pro vliv makroregionálního centra Prahy na mikroregionální úrovni pro zbytek území okresu. Na krajské úrovni toto přirovnání použil Marada (Marada a kol 2010), kdy vnímá jako takovou hráz pro svůj kraj město Plzeň a dodává, že třeba město České Budějovice má tuto funkci omezenou, protože většina území kraje se od něj nachází severně, tedy blíže Praze, než samotné krajské město. Použijeme-li tuto terminologii, tak problém na okrese Benešov je ten, že „hráz (město Benešov) již přetéká“. Samotné město Benešov má na toto makroregionální centrum silné dojížďkové vazby a nejsilnější dojížďkový proud na Prahu má také město Votice a některé jeho sousední obce v jižní části mikroregionu Benešov. Tyto obce jsou stále součástí mikroregionu Benešov, ale to jen díky tomu, že toto území nemůže v současné době tvořit s mikroregionem Prahy kompaktní územní celek. Je tedy otázkou, jestli (nebo spíše jak dlouho) „hráz“ mikroregionálního centra Benešov vydrží. Svou mikroregionální funkci si dlouhodobě udrží Benešov pravděpodobně pouze z hlediska obslužné funkce a pracovně bude dominovat atraktivita Prahy a její bezprostředního zázemí.

Obr. 13: Sociogeografická regionalizace okresu Benešov na základě dojížďky do škol 2011



Zdroj: vlastní zpracování

Srovnáme-li pak sociogeografickou regionalizaci na základě komplexní dojížďky a samostatné školské dojížďky (Obr. 13) za rok 2011, tak se stejně jako v roce 2001 u dojížďky do škol projevuje slabší mikroregionální působnost Prahy, ovšem ne už tak razantním způsobem. Působnost školského mikroregionu Prahy se projevuje v severní části okresu a rozdíl je v okolí obce Netvořice a pak také v severovýchodní části OPR Benešov. Zde je pět obcí, které v rámci komplexní sociogeografické regionalizace spádují na Prahu, ale na základě školské sociogeografické regionalizace spádují na Benešov. Rozdílná spádovost je také u Divišova a okolních obcí, které se komplexní dojížďkou orientují na Prahu, ale školskou dojížďkou směřují na Vlašim. Za zmínku pak také stojí okolí Dolních Kralovic, kde obce komplexní dojížďkou spádují na Prahu, ale školskou dojížďkou na Vlašim. Což je také změna oproti roku 2001, kdy tyto obce spádovaly mimo okres Benešov. Na hranici mikroregionů Benešov a Vlašim jsou pak rozdíly u obce Třebešice, která se pracovně orientuje na Benešov, ale školsky spadá do Divišova (mikroregion Vlašim). Stejný případ je pak i u obce Ratměřice a opačný u obce Zvěstov, která je součástí komplexního mikroregionu regionu Vlašim, ale je součástí školského mikroregionu

Vlašim. V jižním cípu OPR Votice má pak u školské dojížďky větší vliv mikroregion Tábor, kdy k němu touto dojížďkou spáduje navíc i obec Miličín. Mikroregion Sedlčany je pak školsky více atraktivní pro obec Heřmaničky, ale komplexní dojížďkou tato obec spadá do mikroregionu Benešov.

5.3 Srovnání sociogeografických regionalizací Benešovska 2001–2011

Tabulka (Tab. 7) udává populační velikosti a počty obcí příslušných mikroregionů komplexní dojížďkové sociogeografické regionalizace v daném sledovaném roce a reflektuje jak změny hranic sociogeografických mikroregionů tak i populační vývoj obci v letech 2001–2011. Je zde patrné významné oslabení zázemí mikroregionálního centra Benešov o více jak deset tisíc obyvatel a o osmnáct obcí, což dokládá i kartografické vyjádření (Obr. 11). Přímou působnost nad těmito obcemi (až dvě výjimky – Slověnice a výše komentované Všechlapy) převzala v roce 2011 Praha a mikroregionální význam Prahy v rámci sledovaného území během deseti let narostl o necelých osmnáct tisíc obyvatel a působnost se rozšířila celkem o 26 obcí. Krom vlivu na severní část ORP Benešov má Praha také v roce 2011 přímý vliv na jihovýchodní část ORP Vlašim – Dolní Kralovice a okolí o populační velikosti přibližně dva a půl tisíce obyvatel. A vzhledem k tomu, že populační velikost mikroregionu Vlašim a obcí v mikroregionální působnosti Tábora a Sedlčan celkově poklesla o 610 obyvatel, tak celkový populační nárůst okresu Benešov o necelých pět tisíc obyvatel se projevil zejména u obcí v mikroregionální působnosti Prahy v severní části ORP Benešov. Tedy v oblasti s vhodnou dostupností na Prahu, kde se projevuje proces suburbanizace metropolitního areálu Prahy, což komentuje například i Ouředníček (Ouředníček a kol. 2014).

Tab. 7: Velikosti komplexních mikroregionů na území okresu Benešov r. 2001 a 2011

Název mikroregionu	počet obyvatel		počet obcí	
	2011	2001	2011	2001
Benešov *(zázemí)*	40 588 *(24 324)*	50 768 *(34 445)*	29	47
Vlašim *(zázemí)*	23 261 *(11 538)*	23 751 *(11 481)*	38	36
Praha	30 072	12 289	43	17
Tábor	974	1 011	3	3
Sedlčany	564	481	1	1
H. Brod	0	2 325	0	10
Okres Bene.	95 459	90 625	114	114

Zdroj: SLDB 2001 a 2011, vlastní výpočty

Regionální působnost mikroregionu Vlašim vymezeného na základě komplexní dojížďky se v letech 2001–2011 zásadně nezměnila a stejně tak působnost mikroregionálních center Tábor a Sedlčany zůstala v rámci okresu stejná. Zásadními změnami v komplexní sociogeografické regionalizaci, která reprezentuje zejména dojížďku za prací, je ve sledovaném intercenzálním období nárůst významu mikroregionální působnosti Prahy na úkor mikroregionálního vlivu města Benešov a pak také přímý vliv Prahy na Dolní Kralovice a okolní obce. Dalším závěrem založeném na základě dojížďky za prací je celkové oslabení pracovní spjatosti během sledované dekády u mikroregionu Benešov a u mikroregionu Vlašim – zde se projevuje významná sekundární vyjížďka ve směru na Prahu, což narušuje u těchto mikroregionů spjatost zázemí s jádrem. Vliv makroregionální působnosti Prahy, jakožto silného pracovního centra, na okres Benešov bude blíže komentován v následující 6. kapitole.

Výše u jednotlivých sociogeografických regionalizacích na základě dojížďky do školy byly podrobněji komentovány jednotlivé změny a zde je potřeba zmínit zásadní diferenciace mezi školskou sociogeografickou regionalizací (reprezentující obslužné regiony) a komplexní sociogeografickou regionalizací (s převahou významu dojížďky za prací). V severní části ORP Benešov v roce 2001 spádovaly do školského mikroregionu Prahy pouze dvě obce (Pyšely a Řehenice) a celkem šestnáct obcí z této části ORP Benešov spádovalo do komplexního mikroregionu Prahy. Diferenciace orientace školské vyjížďky a pracovní vyjížďky byla tedy zřejmá. V sociogeografické regionalizaci pro rok 2011 byl tento rozdíl výrazně menší a školská sociogeografická regionalizace ve větší míře kopíruje komplexní sociogeografickou regionalizaci. Školskou dojížďkou na Prahu nespádovalo pouze osm obcí z celkového počtu třiceti dvou obcí v severní části ORP Benešov, které se jinak v rámci komplexní sociogeografické regionalizace na Prahu orientují. Nárůst významu vlivu Prahy ve sledovaném období se tedy projevuje i u školské dojížďky a v roce 2011 již školská dojížďka ve větší míře kopíruje pracovní dojížďku.

Rozdíly mezi komplexní sociogeografickou regionalizací (kde má dominantní význam pracovní dojížďka) a školskou sociogeografickou regionalizací jsou přirozené a že se tyto dvě regionalizace odlišují zmiňují i Hampl a Marada (2015). Konstatují, že zejména v metropolitních areálech na mikroregionální úrovni dochází k rozrůzňování typů vazeb a vznikají zde rozdíly. Jinak ale autoři potvrzují, že tyto dva typy sociogeografické regionalizace vykazují značnou podobnost a dojížďka do škol má pro komplexní sociogeografickou regionalizaci opodstatněný význam jakožto pomocné rozhodovací kritérium při určování spádovosti (Hampl, Marada 2015).

6. Vliv makroregionálního centra Prahy na okres Benešov

Okres Benešov je vzhledem ke své exponované poloze vůči Praze vhodným modelovým příkladem pro případovou studii vlivu makroregionálního centra na sousední mikroregiony. Vliv Prahy na sledované území je posuzován na základě dat o dojížďce za prací a na základě dotazníkového šetření zaměřeného na osoby pocházející z okresu Benešov a pracující v Praze. Je tedy hodnocen vliv Prahy jakožto atraktivního pracovního střediska.

6.1 Dojížďka za prací do Prahy

V rámci komplexní sociogeografické regionalizace byl vliv Prahy hodnocen zejména na mikroregionální úrovni působnosti hlavního města Prahy a tento vliv během let 2001–2011 narostl významným způsobem. Mikroregionální působnost Prahy se rozšířila v tomto období o 26 obcí a narostla o 17 783 obyvatel v zázemí – v roce 2011 mělo zázemí komplexního mikroregionu Prahy 43 obcí a 30 072 obyvatel. U zbývající části okresu byla během procesu sociogeografické regionalizace na základě sekundárních a následujících dojížďkových proudů konstatována významná makroregionální působnost Prahy. Analýza dojížďkových proudů za prací pomůže tento celkový vliv zhodnotit a zachytit jeho vývoj v intercenzálním období 2001 – 2011.

Dle výsledků sčítání v roce 2001 vyjíždělo z okresu Benešov za prací do Prahy 5 483 ekonomicky aktivních obyvatel (EAO) a v roce 2011 to bylo 5 082 EAO. Ale jak je již zmíněno výše, tak tyto absolutní údaje nelze vinou ztráty značné části dojížďkových toků v roce 2011 porovnávat. Hampl a Marada (2015) konstatovali, že ztráty dojížďkových toků jsou plošné a porovnávat mezi jednotlivými roky lze pouze relativní hodnoty. V roce 2001 vyjíždělo do Prahy za prací 17,1 % ze všech osob dojíždějících v okrese Benešov za prací a v roce 2011 to bylo již 25,8 %. Nárůst vlivu Prahy na podílu z celkové statisticky podchycené pracovní dojížďky je během deseti let tedy 8,7 procentního bodu. U obcí komplexního sociogeografického mikroregionu Praha (v rámci okresu Benešov) byl tento nárůst 13,2 procentního bodu, u obcí komplexního sociogeografického mikroregionu Benešov 9,6 procentního bodu a u obcí komplexního sociogeografického mikroregionu Vlašim pouze 3,1 procentního bodu. Ovšem je potřeba vzít v potaz, že reálný (statisticky nepodchycený) vliv Prahy je mnohem významnější a nárůstů vlivu během intercenzálního období markantnější.

Území okresu bylo rozděleno do pěti dojížďkových zón na základě upraveného výpočtu (blíže v metodice kap. 4.4) vycházejícího z postupu autorů Baštová, Fňukal, Krejčí, Tonev a Toušek (2005). Obec spadá do dojížďkového zázemí Prahy, pokud z ní vyjíždí do Prahy alespoň 10 % obyvatel z celkového počtu vyjíždějících osob za prací. Obce v páté zóně nejsou tedy součástí dojížďkového zázemí.

Tab. 8: Zóny dojížďkového zázemí Prahy v okrese Benešov r. 2001 a 2011

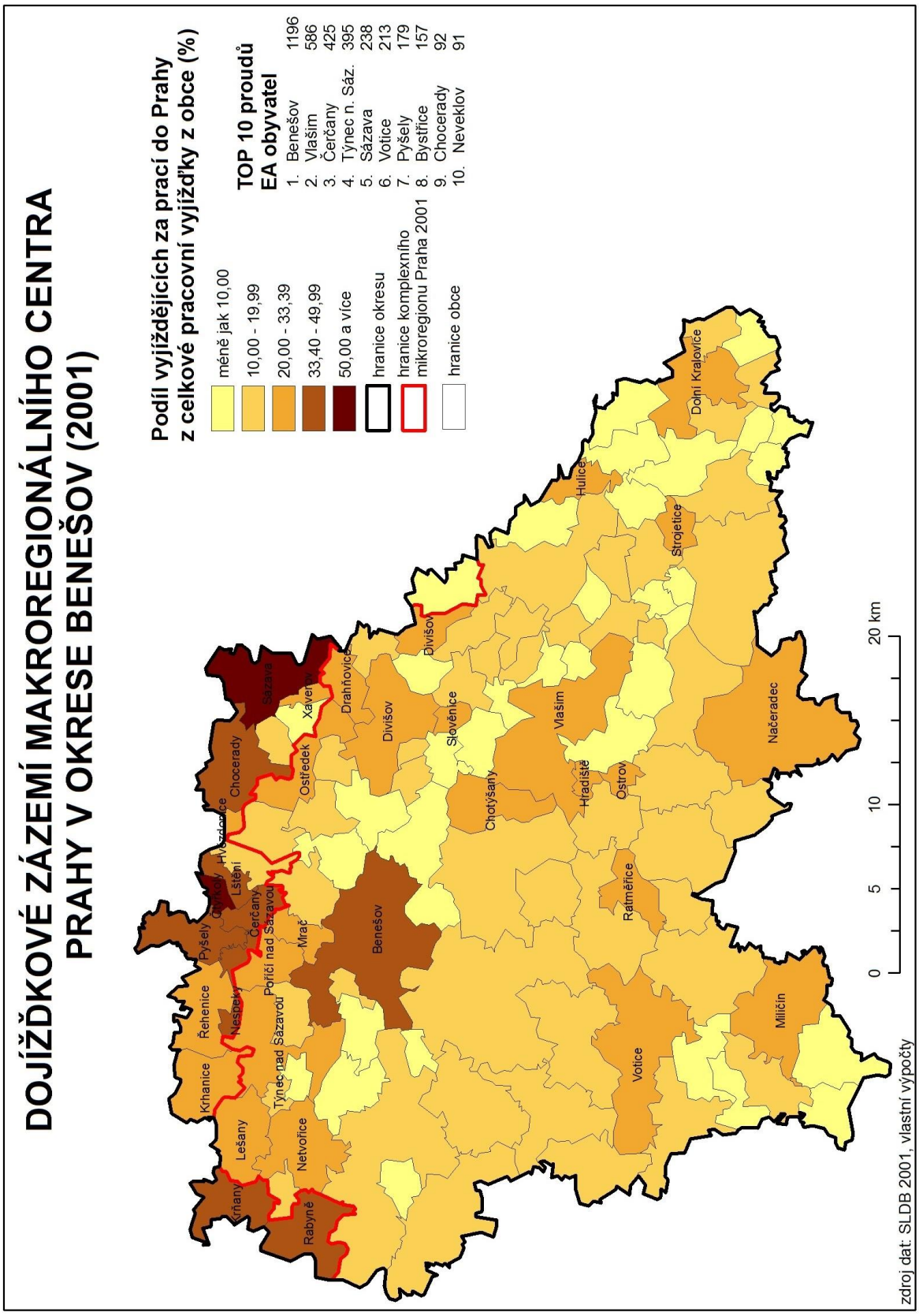
Zóny dojížďkového zázemí	Počet obcí		Počet obyvatel		
	2011	2001	2011	2001	01–11
I. zóna 50 a více %	14	2	30 097	4 003	+26 094
II. zóna 49,99 – 33,40	14	8	15 199	22 425	-7 226
III. zóna 33,39 – 20,00	34	24	33 431	32 592	+839
IV. zóna 19,99 – 10,00	39	46	14 790	23 976	-9 186
V. zóna méně jak 10 %	13	34	1 942	7 629	-5 687

Zdroj: SLDB 2001 a 2011, vlastní výpočty

Tabulka (Tab. 8) ukazuje zastoupení počtu obcí v jednotlivých dojížďkových zónách zázemí Prahy v okrese Benešov a jejich populační velikosti. Nárůst významu vlivu Prahy, jakožto pracovního střediska, pro okres Benešov dokládá markantní nárůst první zóny zázemí s největší intenzitou dojížďky. Oproti roku 2001 tato I. dojížďková zóna narostla pro rok 2011 o dvanáct obcí a o více jak 26 tis. obyvatel v zázemí. Posílení vlivu dokládá i nárůst počtu obcí ve druhé a třetí zóně dojížďkového zázemí. Pouze u osmi obcí v okrese Benešov došlo během sledovaných let 2001–2011 k propadu do dojížďkové zóny s nižší intenzitou vazeb. K tomuto oslabení došlo u obcí Ratměřice, Načeradec, Slověnice, Rataje, Mnichovice, Velíš, Tomice a Litichovice, jedná se převážně o obce s malou populační velikostí ležící převáže v jihovýchodní části okresu, tedy s horší dostupností. Paradoxem je pak to, že obce Litichovice a Tomice jsou součástí komplexního mikroregionu Praha (2011), ale jedná se u nich o přenesenou působnost přes obec Divišov (u Litichovic) a obec Dolní Kralovice (u Tomic). Přibližně 33 % obcí okresu si během deseti let zachovalo svou příslušnost ve stejné dojížďkové zóně a u přibližně 60 % obcí byl zaznamenán progres, tedy že podíl dojíždějících do Prahy za prací narostl.

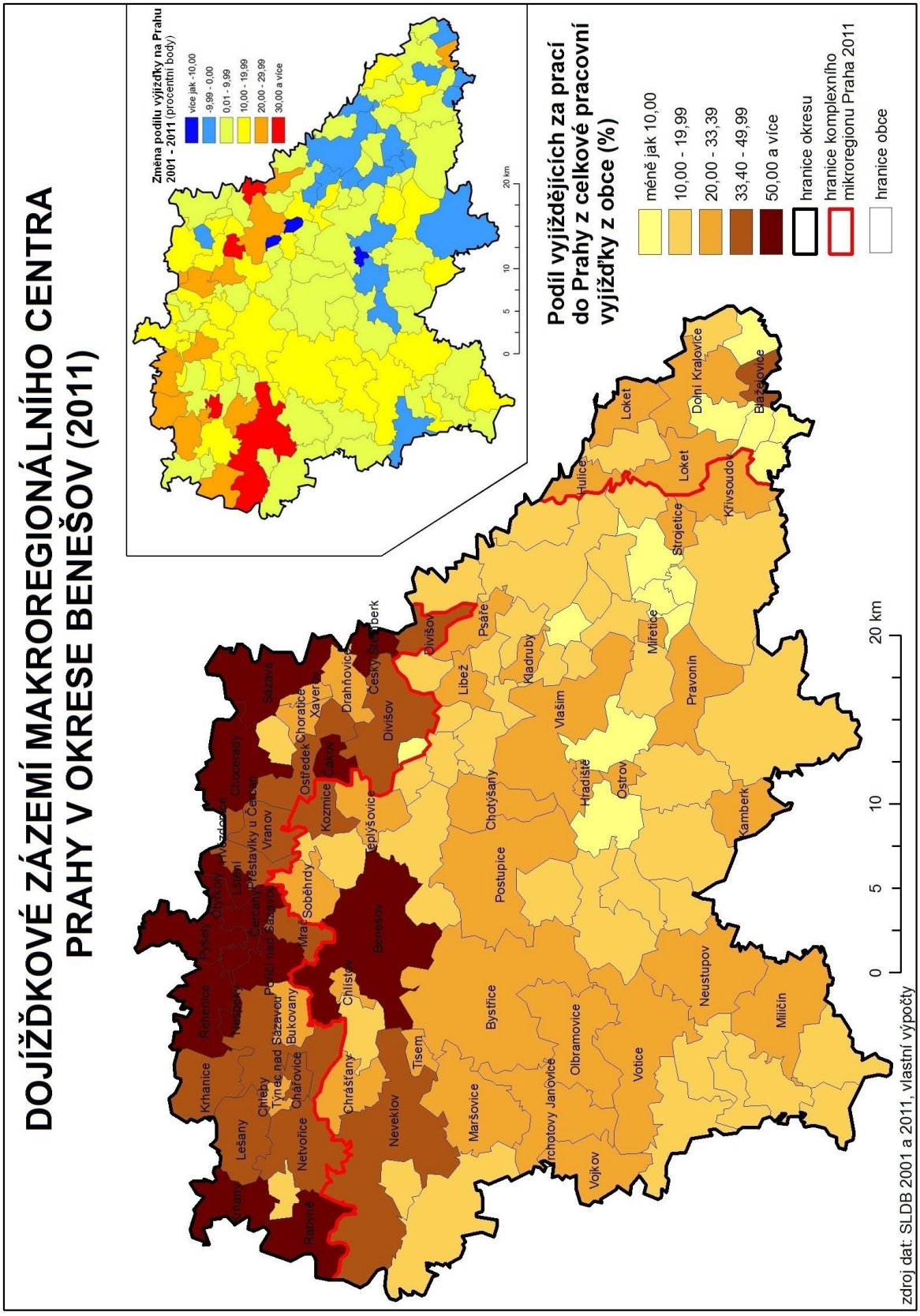
Zóny dojížďkového zázemí Prahy v rámci okresu Benešov pro rok 2001 znázorňuje mapa (Obr. 14) a pro rok 2011 mapa (Obr. 15), na které je vidět ve výřezu i změnu podílu vyjížďky na Prahu u jednotlivých obcí. Při pohledu na obě mapy a jejich porovnání je na první pohled patrný nárůst vlivu Prahy jakožto pracovního centra pro obce v okrese Benešov. Tento nárůst koresponduje také s rozšířením mikroregionální

Obr. 14: Dojížďkové zázemí makroregionálního centra Prahy v okrese Benešov 2001



Zdroj: vlastní zpracování

Obr. 15: Dojížďkové zázemí makroregionálního centra Prahy v okrese Benešov 2011



Zdroj: vlastní zpracování

působnosti Prahy v rámci okresu. Nárůst vyjížďky do Prahy je spojen s pracovní atraktivitou Prahy a s její vhodnou dopravní dostupností, když u většiny obcí ležících v severojižní ose na trase silnice E55 a podél železniční trati 220 byl zaznamenán nárůst podílu pracovní vyjížďky v intervalu 10,00 – 19,99 procentních bodů. Největší nárůst podílu pracovní vyjížďky do Prahy je u obce Čakov (55,4 procentních bodů) a u obcí Neveklov, Český Šternberk a Chářovice v rozmezí 30–34 procentních bodů. Naopak největší pokles je u obci Litichovic, Slověnice a Hradiště (pokles cca 13 procentních bodů), zde se ale jedná o populačně malé obce a došlo k zániku anebo minimalizaci podchycené pracovní vyjížďky na Prahu. Na vině tohoto propadu (a i třeba u dalších případů) může být ztráta dat o dojížďce během SLDB 2011. Další pokles podílu pracovní dojížďky na Prahu je pak převážně u obcí v ORP Vlašim.

V roce 2011 spadá do I. a II. zóny dojížďkového zázemí Prahy většina severní části okresu Benešov a to včetně okresního města Benešov. Ve III. zóně dojížďkového zázemí Prahy se nachází zejména obce jižně/jihozápadně od města Benešov, ale také město Vlašim a obce v jihovýchodním cípu okresu. IV. zóna zázemí zahrnuje zejména obce v ORP Vlašim a obce v jižní části ORP Votice. V této IV. zóně dojížďkového zázemí se také nachází obce ze zóny pracovní spjatosti B mikroregionálních center Benešov a Vlašim. Do dojížďkového zázemí Prahy nespadá celkem třináct obcí, jedná se zejména o obce z ORP Vlašim a celkem šest z nich dokonce spadá díky přenesené působnosti nestřediskových obcí do komplexního sociogeografického mikroregionu Prahy.

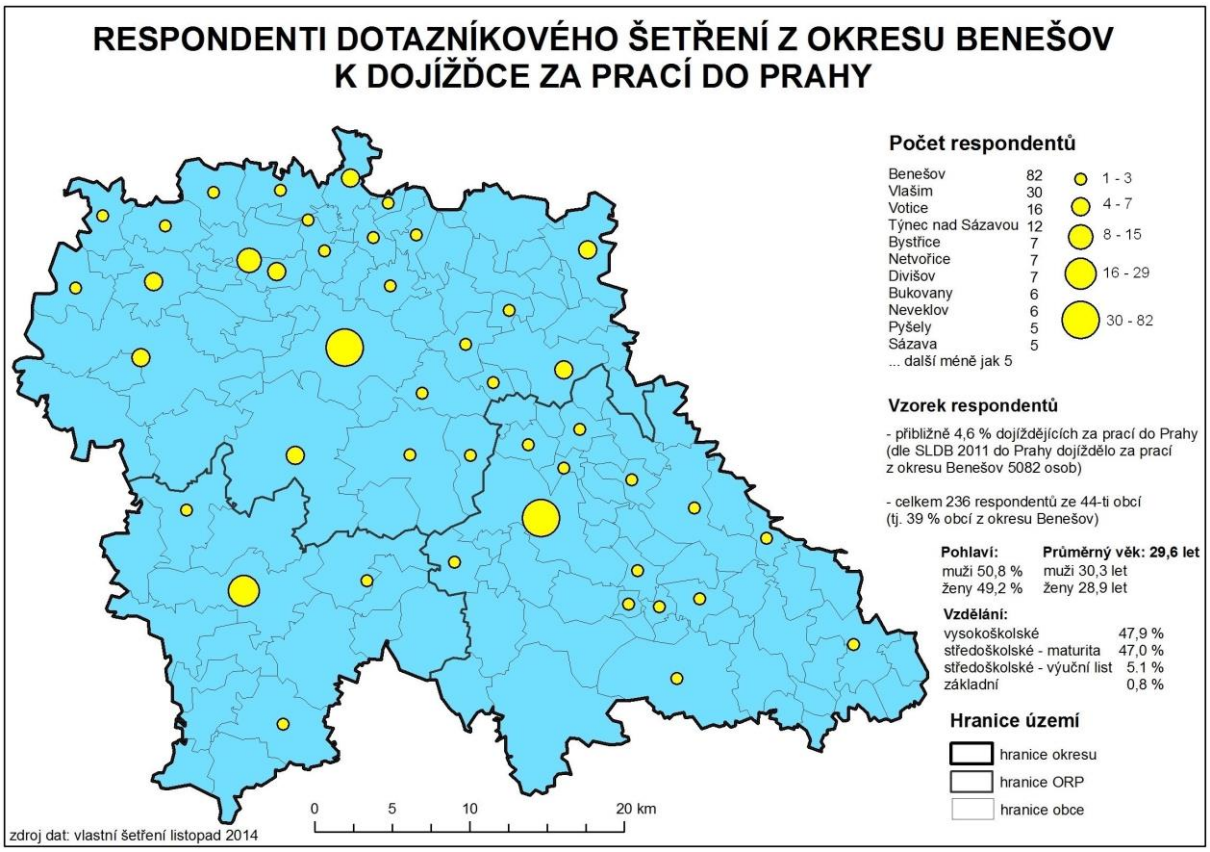
6.2 Vyhodnocení dotazníkového šetření

Následující podkapitoly vyhodnocují dotazníkové šetření se záměrem zachytit vztah respondentů k dojížďce za prací a vnímání pracovních příležitostí v Praze.

6.2.1 Vzorek respondentů

Dotazníkového šetření se zúčastnilo celkem 236 respondentů pocházejících z okresu Benešov a pracujících v Praze (z toho 20 žijících v Praze a 18 jedenkrát týdně dojíždějících do Prahy a na víkend vracejících se do okresu Benešov). Celkový počet respondentů odpovídá dle výsledků SLDB 2011 přibližně 4,6 % dojíždějících z okresu Benešov za prací do hlavního města. Respondenti pocházejí ze 44 různých obcí okresu (39 % obcí okresu) a prostorové rozložení respondentů znázorňuje následující

Obr. 16: Respondenti dotazníkového šetření z okresu Benešov k dojížďce za prací do Prahy



Zdroj: vlastní zpracování

mapa (Obr. 16). Genderové rozložení vzorku je vyvážené (50,8 % mužů a 49,2 % žen), ale v porovnání s výsledky SLDB 2011 je ve zkoumaném vzorku větší procentuální zastoupení žen (*pozn.: SLDB 2011: z celkového počtu dojíždějících za prací do Prahy z okresu Benešov bylo žen 43,4 %*). Průměrný věk respondentů je 29,6 let (nejmladší respondent 19 let a nejstarší 59 let). Nejpočetnější věkovou skupinou jsou respondenti do 24 let (32,2 %), dále pak jsou věkové skupiny 24–29 let (28,4 % respondentů), 30–39 let (27,5 %), 40–49 let (7,6 %) a 50–59 let (4,2 %). Ve vzorku respondentů dotazníkového šetření tedy převládá zastoupení nejmladší věkové skupiny a v porovnání s výsledky SLDB 2011 je ve vzorku respondentů malé zastoupení lidí nad 40 let (viz Tab. 9). Tyto věkové disproporce jsou jednak způsobeny metodou šíření dotazníku a pak také tím, že v rámci statistického šetření SLDB se nepovažují pracující studenti za ekonomicky aktivní obyvatelstvo, ale v rámci tohoto dotazníkového šetření jsou tyto osoby záměrně zahrnuty. Tato skutečnost tedy posunula věkové rozložení respondentů směrem k nižším věkovým kategoriím. Relevantnost vzorku pak dokládá věková skupina 25–39 let, ve které se nachází 55,9 % respondentů, což přibližně odpovídá výsledkům SLDB 2011, kdy tato věková skupina tvořila 54,8 % dojíždějících

z okresu Benešov do Prahy. Vzdělanostní strukturu respondentů dotazníkového šetření a podle výsledků SLDB 2011 vyjadřuje tabulka (Tab. 10). Největší podíl respondentů tvoří vysokoškolsky vzdělaní (47,9 %) a středoškolsky vzdělaní s maturitou (47,0 %) a tyto dvě vzdělanostní kategorie jsou nejvíce zastoupeny i dle šetření SLDB 2011. Rozdíly ve vzdělanosti lze přisoudit stejným faktorům jako u věkového rozložení respondentů.

Tab. 9: Věková struktura dojíždějících za prací do Prahy z okresu Benešov, porovnání vzorku respondentů s výsledky SLDB 2011

Věk / podíl (%)	SLDB 2011	Dotazník 2014
do 24 let	7,3	32,2
25 – 29 let	18,6	28,4
30 – 39 let	36,2	27,5
40 – 49 let	19,9	7,6
50 – 59 let	14,1	4,2
60 a více	3,6	0,0

Zdroj: vlastní šetření, SLDB 2011

Tab. 10: Vzdělanostní struktura dojíždějících za prací do Prahy z okresu Benešov, porovnání vzorku respondentů s výsledky SLDB 2011

Vzdělání / podíl (%)	SLDB 2011	Dotazník 2014
Základní	1,2	0,8
Středoškolské – výuční list	15,5	5,1
Středoškolské – maturita	51,7	47,0
Vysokoškolské	31,5	47,9

Zdroj: vlastní šetření, SLDB 2011

Tyto výše zmíněné nuance v demografické charakteristice vzorku respondentů a výsledků SLDB 2011 jsou tedy zapříčiněny metodou sběru dat, ovšem relevantnost výzkumu charakteristik dojížďky a vztahu k pracovním příležitostem není touto skutečností narušena. Naopak přítomnost skupiny mladých respondentů může poukázat na jejich tendence vnímání pracovních příležitostí v regionu a vztah k makroregionálnímu centru.

Při vyhodnocování dat se ukázalo, že mohla být zařazena otázka na ekonomickou aktivitu respondentů, respektive na podrobnější rozlišení formy zaměstnání. Bylo identifikováno přibližně 10 % procent pravděpodobných brigádníků – studentů. Následně bylo tedy provedeno testování několika hypotéz mezi „studenty“ a zbytkem respondentů v závislosti na sledované charakteristiky. U času dojížďky do práce, ochoty akceptovat delší dobu dojížďky a vnímání času stráveného dojížďkou za prací nebyly zachyceny statisticky významné rozdíly mezi „studenty“ a ostatními respondenty. Stejně tak tomu bylo při porovnání vnímání práce

a pracovních příležitostí. Jediné signifikantní rozdíly mezi „studenty“ a zbytkem respondentů byly zaznamenány u volby primárního dopravního prostředku („studenti“ minimálně využívají k přepravě osobní automobil) a platu. Na základě potvrzení většiny nulových hypotéz bylo tedy vyhodnoceno, že přítomnost „studentů“ ve vzorku nemá zásadní vliv na výsledky šetření a absence otázky zahrnující ekonomickou aktivitu není limitující pro závěry šetření.

6.2.2 Vyhodnocení dojížďkových aspektů

Z hlediska frekvence dojížďky 59,3 % respondentů dojíždí do Prahy za prací pětkrát a vícekrát za týden, 24,6 % jich dojíždí do Prahy méně jak pětkrát za týden, 7,6 % jich dojíždí do Prahy jedenkrát týdně a v Praze žijí a 8,5 % respondentů uvedlo, že za prací do Prahy nedojíždí, ale že v Praze bydlí a pochází z okresu Benešov. Primárně byla v šetření sledována denní dojížďka, čemuž odpovídá i procentuální zastoupení dojíždějících, ale záměrem bylo také částečně podchytit pracující, co se do Prahy za prací přestěhovali a nebo zde bydlí během pracovního týdne.

Základní sledovanou charakteristikou dojížďky je způsob přepravy za prací. Dotazníkové šetření zahrnovalo otázku na primární způsob přepravy a také na alternativní způsob přepravy. Rozhodující **aspekty výběru dopravního prostředku** znázorňuje graf (Graf 1). Mezi preferovanými aspekty a volbou primárního prostředku existují statisticky významné rozdíly. Řidiči bez spolucestujících preferují zejména rychlost (87,3 %), a to v kombinaci s flexibilitou (54,0 %), pohodlím (19,0 %) a na posledním místě s cenou (14,3 %). Ostatní denně dojíždějící osoby preferují primárně rychlost a cenu. Například osoby sdílející automobil preferují rychlost (86,7 %), ale již ve větší kombinaci s cenou (36,7 %) a poté až s flexibilitou (30,0 %) a pohodlím (20,0 %). Lidé využívající autobus preferují rychlost (84,0 %), cenu (56,0 %) a flexibilitou (36,0 %). U dojíždějících vlakem je pak zastoupení rychlosti i ceny stejné, kdy jakožto jeden z faktorů to stanovilo 73,8 % respondentů a přímo tuto kombinaci uvedlo 46,7 % dotázaných. Osoby využívající kombinované přepravy pak zmiňují častěji, než ostatní osoby využívající pouze veřejnou přepravu, flexibilitu a pohodlí. Podobné aspekty jako řidiči bez spolucestujících pak preferují také lidé žijící v Praze, pro které je rozhodující rychlost (86,8 %) a flexibilita (65,8) a přímo tuto kombinaci uvedlo 52,6 % dotázaných.

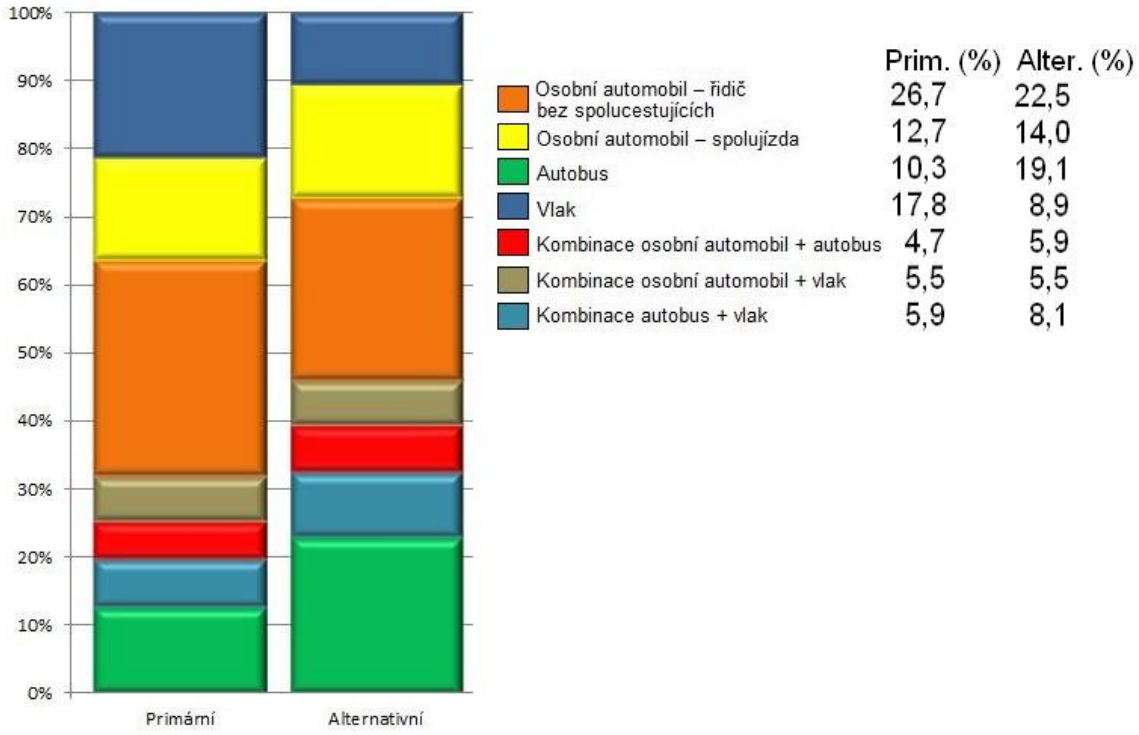
Nejdůležitějším aspektem volby dopravního prostředku je tedy rychlost a váhy ostatních aspektu se liší v návaznosti na zvolený dopravní prostředek. Zatím co lidé využívající osobní automobil preferují zejména flexibilitu a pohodlí, tak pro respondenty volící k dojížďce veřejnou hromadnou dopravu jsou více rozhodující náklady na dojížďku.

Graf 1: Rozhodující aspekty pro volbu dopravního prostředku k dojížďce

Zdroj: vlastní šetření, docs.google.com

Z grafu (Graf 2) je pak patrné, že dominantní význam hraje osobní automobilová doprava, kdy osobní automobil využívá jako **primární způsob dopravy** v různých kombinacích 49,6 % respondentů a jako alternativní způsob 47,9 %. U volby primárního dopravního prostředku byly odhaleny signifikantní rozdíly z hlediska genderu, kdy u žen jsou nižší podíly dopravy jakožto řidička bez spolucestujících (o 23,6 % méně než muži) a naopak jsou u nich větší podíly spolujízdy (o 10,6 % více než muži) a častěji využívají například také autobus (o 8 % více než muži). Rozdíly ve volbě dopravního prostředku z hlediska pohlaví zachytila například také studie pro společnost KPMG Česká republika z dubna 2013, kdy na základě dotazníkového šetření dojížďky za prací v České republice konstatovali, že 40 % Čechů se do práce dopravuje za pomoci osobního automobilu – u mužů to je 50 % a u žen 29 %. Genderové rozdíly ve volbě dopravního prostředku jsou tedy v dotazníkovém šetření pro KPMG a v dotazníkovém šetření této diplomové práce obdobné.

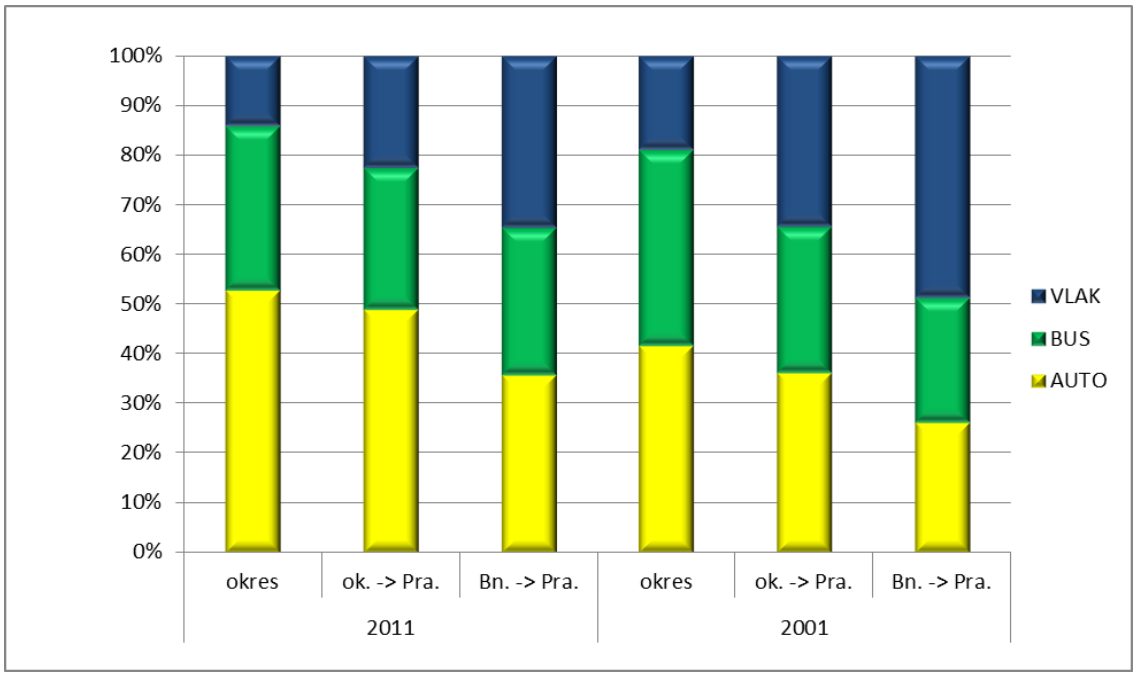
Graf 2: Preference dopravních prostředků k dojížďce



Zdroj: vlastní šetření

Využíváním veřejné a individuální dopravy k dojížďce za prací se zabýval například Květoň, Marada (2008). Poukazují na nárůst významu osobní automobilové dopravy při dojížďce za prací, která se stala konkurenci pro veřejnou dopravu. Veřejná doprava tak v některých regionech zajišťuje již pouze základní dopravní obslužnost. Vývoj preferencí u volby dopravního prostředku při dojížďce za prací a do škol osob z okresu Benešov v posledním intercenzálním období vystihuje graf (Graf 3). Je zde patrný celkový nárůst osobní automobilové přepravy o 11,1 %. Dále graf č. 3 také znázorňuje rozdíly mezi vyjížďkou z okresu do Prahy a vyjížďkou z města Benešov do Prahy. Nárůst individuální automobilové přepravy z okresu směrem do Prahy je 12,7% a u dojíždějících z města Benešov je nárůst o 9,5 %. Ale i v roce 2011 je u vyjížďky z města Benešov do Prahy stále dominantní veřejná doprava (64,1 %) a v rámci okresu je při vyjížďce do Prahy podíl mezi veřejnou a individuální přepravou takřka vyrovnaný (50,9 % veřejná doprava a 49,1 % automobilová doprava). Celkově v roce 2011 vyjížďkové proudy s počátkem v okrese Benešov pak zahrnují osobní automobilovou přepravu v 52,9 %. Ovšem hodnotili by jsme pouze pracovní vyjížďku (r. 2011), tak ta například u vyjíždějících z okresu Benešov do Prahy zahrnuje 57,7 % dojížďky osobním automobilem, tedy o 8,6 % více než je tomu u celkové vyjížďky.

Graf 3: Preference dopravních prostředků při vyjížďce za prací a do škol v okrese Benešov 2011 a 2001



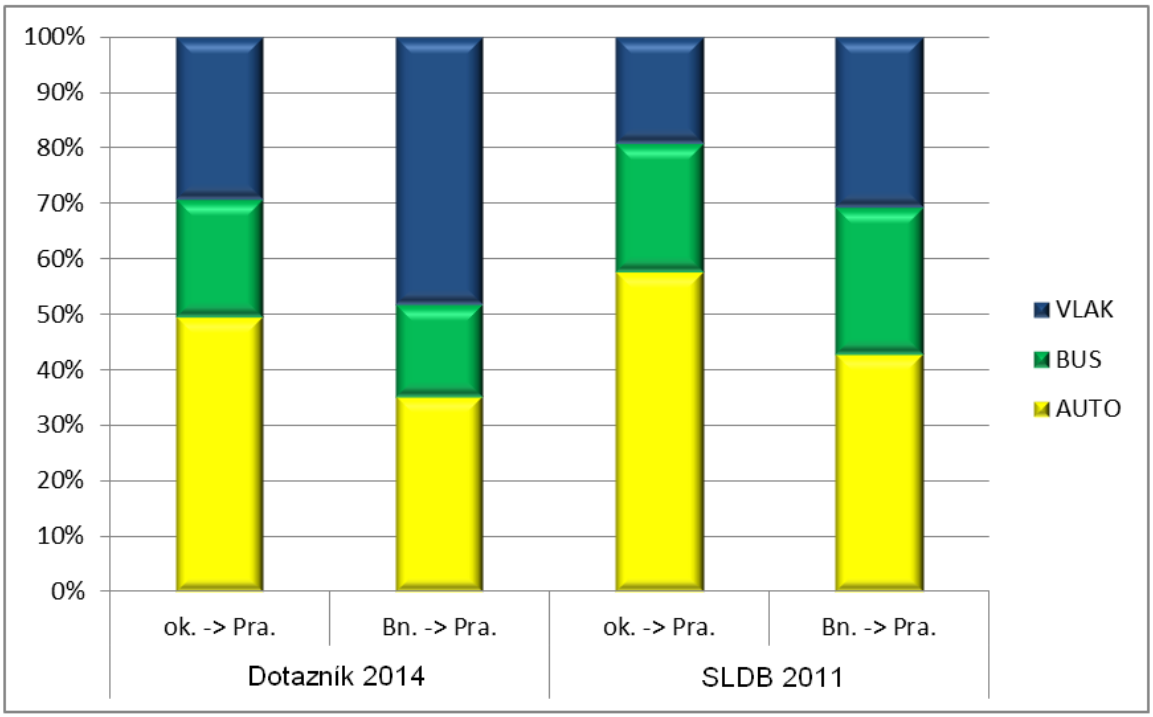
Zdroj dat: SLDB 2011 a 2001, vlastní výpočty

Pozn.: agregát dat vybraných dopravních prostředků VLAK + BUS + AUTO = 100 %, podíl na celkové dojížďce neleze přesně určit, blíže v textu; okres – vyjížďkové proudy s počátkem v okrese Benešov, ok. -> Pra. - vyjížďkové proudy z okresu Benešov do Prahy, Bn. -> Pra. - vyjížďkové proudy z města Benešov do Prahy.

Celkově ze všech sledovaných typů přepravy v rámci dotazníkového šetření má největší podíl skupina řidičů bez spolucestujících, kterých je 26,7 % a to i přesto, že tento způsob přepravy je nejvíce finančně náročný (viz Tab. 11). Finanční náročnost osobní automobilové dopravy koresponduje s tím, že lidé s příjmem od 15tis. do 30tis. Kč měsíčně volí tento způsob přepravy přibližně ve 23 % případů a u dotázaných s příjmem 30.000–34.999 Kč je to o 12,7 % víc a s rostoucím příjmem toto procento stoupá, když s příjmem nad 45tis. se tímto způsobem přepravuje 71,4 % osob. Důvodem pro volbu automobilu (bez spolucestujících) je zejména rychlost a flexibilita přepravy. Rychlost jakožto jeden ze dvou faktorů přepravy uvedlo 83,1 % respondentů a průměrný čas strávený cestou do Prahy do práce osob z okresu Benešov je u řidičů bez spolucestujících 42 min., průměr všech ostatních sledovaných typů přepravy je 71 min.

Následující graf (Graf 4) znázorňuje preference volby dopravního prostředku při dojížďce za prací na základě výsledků SLDB 2011 a dotazníkového šetření. Výsledky dotazníkového šetření vykazují větší zastoupení veřejné hromadné dopravy, než výsledky SLDB 2011. To může být určitě dáno tím, že v rámci dotazníkového šetření jsou zahrnuti i ekonomicky aktivní studenti a jak již bylo poznamenáno výše, tak ti inklinují více k veřejného dopravě. Dále oproti SLDB 2011 je u výsledků dotazníkového šetření významně větší zastoupení přepravy za pomoci vlaku. To rovněž lze přisuzovat přítomnosti ekonomicky aktivních studentů a také většímu počtu respondentů z Benešova.

Graf 4: Preference dopravních prostředků při vyjížďce za prací do Prahy v okrese Benešov (srovnání dat SLDB 2011 a dotazníkového šetření)



Zdroj dat: vlastní dotazníkové šetření 2014 a SLDB 2011, vlastní výpočty
Pozn.: agregát dat vybraných dopravních prostředků VLAK + BUS + AUTO = 100 %, podíl na celkové dojížďce neleze přesně určit, blíže v textu; ok. -> Pra. - vyjížďkové proudy z okresu Benešov do Prahy, Bn. -> Pra. - vyjížďkové proudy z města Benešov do Prahy.

Rozhodujícím faktorem u volby dopravního prostředku je také **cena přepravy**. Cenu jako jeden ze dvou aspektů při volbě dopravního prostředku uvedlo 45,8 % respondentů. Na cenu přepravy má také vliv doba dojížďky, respektive vzdálenost. To

dokládá signifikance rozdílů mezi cenou a primárním dopravním prostředkem a také mezi cenou a dobou dojížďky.

Dalším závěrem výše zmíněné studie pro KPMG je to, že 52 % Čechů má náklady na dopravu do tisíce korun měsíčně, ale výsledky dotazníkového šetření k diplomové práci jsou odlišné. Kompletní studii nemá autor práce k dispozici a čerpá informace z tiskové zprávy na webu kpmg.com/cz/ kde se mimo jiné píše: *„Online dotazníkové šetření zaměřené na dojížďku za prací provedla v dubnu 2013 agentura Data Collect pro společnost KPMG Česká republika. Dotazníkového šetření se zúčastnilo 300 zaměstnaných v reprezentativním zastoupení podle pohlaví, věku, vzdělání, výše příjmů a kraje.“.* Má-li tedy podle studie pro KPMG 52 % Čechů náklady na dopravu za prací do tisíce korun měsíčně, tak lze konstatovat, že náklady osob z okresu Benešov dojíždějících do Prahy jsou výrazně vyšší, než je republikový standart. U denně dojíždějících (5x a více) má náklady do tisíce korun měsíčně pouze 10,7 % respondentů. U všech respondentů, tedy s různou frekvencí dojížďky, má náklady do tisíce korun měsíčně pouze 19,1 % respondentů. 52% hranici se respondenti z okresu Benešov přibližují na částce dva tisíc měsíčně, kdy 52,5 % z nich platí dva tisíce a méně. U denně dojíždějících (5x a více) má náklady dva tisíce a méně za měsíc 37,1 % dojíždějících a 52% hranice je překročena u částky tři tisíce a méně za měsíc (celkem 65,0 % dojíždějících).

Tab. 11: Průměrné měsíční náklady denně dojíždějících respondentů na dopravu dle dopravních prostředků (v Kč)

Dop. prostředek	Celkem	Z města Benešov
OA – řidič sám	4.407	3.920
OA – spolujízda	3.192	2.000
Autobus	2.622	2.160
Autobus + vlak	2.537	3.500
OA + autobus	2.456	2.167
OA + vlak	1.994	2.200
Vlak	1.625	1.644
Průměr všech resp.	3.105	2.514

Zdroj: vlastní šetření; pozn.: OA – osobní automobil

Tabulka (Tab. 11) znázorňuje průměrné měsíční náklady na dopravu denně dojíždějících (5x a více) osob za prací. Výsledné průměrné náklady u veřejné dopravy lehce deformuje možnost osob do dvaceti šesti let využívat studentské jízdné. Ale po odfiltrování těchto osob narostly průměrné celkové náklady všech zbylých respondentů pouze o 98 Kč, tedy na 3.203 Kč za měsíc. Při porovnání všech sledovaných dopravních prostředků vychází podle předpokladů nejdráž doprava osobním

automobilem, poté následuje přeprava autobusem a z hlediska nákladů lze za nejekonomičtější dopravní prostředek označit vlak. Ovšem je potřeba vzít v potaz to, že někteří lidé cestující vlakem do měsíčních nákladů nezapočítali i náklady na víceleté slevové karty Českých drah a dále také lidé cestující osobním vlakem mohou na část jízdy uplatnit výhody Pražské integrované dopravy (PID). Z dat šetření je ale například patrné, že většina lidí využívající pražskou městskou hromadou dopravu (MHD) zahrnula tyto náklady do svých celkových měsíčních nákladů.

Nejmenší náklady na denní dojížďku uvedl respondent z Benešova využívající vlak (350 Kč/měs.) a jedná se zde zřejmě o kombinaci různých výhod Českých drah a PID, popřípadě firemních benefitů. Nebo se může také jednat o špatnou interpretaci otázky, protože takovéto měsíční náklady v porovnání se zbytkem respondentů z Benešova využívajících vlak jsou velmi nízké. Čtyři respondenti zmínili také nulové náklady na dopravu, jedná se o řidiče bez spolucestujících, z čehož lze usuzovat, že se jedná o přepravu služebním vozem, respektive náklady na dopravu proplácí zaměstnavatel. Příspěvek zaměstnavatele na dopravu zmínili například také jeden respondent jakožto jeden z faktorů při rozhodování pracovat v Praze. Naopak největší měsíční výdaje na dopravu jsou 10.000 Kč, což uvedli dva respondenti a v obou případech se jedná o dojížďku osobním automobilem bez spolucestujících. V jednom případě je to muž z Tehova s uvedeným příjmem nad 45.000 Kč, zde lze spekulovat nad spotřebou a typem vozu a pravděpodobně nejsou tyto náklady rozhodující. Ve druhém případě se jedná o ženu z Benešova s platem 15.000 – 19.999 Kč, i zde lze spekulovat nad spotřebou a typem vozu, ale zde jsou tyto vysoké náklady překvapivé, když průměrné výdaje řidičů z Benešova jsou 3.920 Kč.

Z výzkumu dále vyplynulo, že 59,6 % respondentů využívá na cestě do práce **pražskou MHD** a ze 40,4 % respondentů, kteří MHD nevyužívají, tvoří z 82,6 % lidé, co se do práce dopravují osobním automobilem (66,3 % řidiči bez spolucestujících a 16,3 % lidé, co osobní automobil sdílejí). Ti mají tak možnost přiblížit se co možná nejvíce místu zaměstnání a to koresponduje s tím, že druhým nejčastějším faktorem u volby dopravního prostředku je flexibilita (47,0 % respondentů). Největší potřebu využívat po Praze MHD mají lidé, co přijíždějí do Prahy autobusem (96,0 %), nebo využívají k cestě kombinací zahrnující autobus (cca 91,9 %). To koresponduje s tím, že linkové autobusy končí převážně na okraji Prahy a lidé pak mají potřebu dostat se dále do centra a dalších lokalit v Praze. Lidé přijíždějící do Prahy vlakem využívají MHD v 81,0 % případů a lidé přepravující se pomocí kombinace automobil + vlak využívají MHD v 76,9 % případech. Potřeba lidí cestujících vlakem využívat MHD je tedy

přibližně o 15 % menší, než u lidí cestujících autobusem, což lze odůvodnit tím, že vlaky zajíždějí do centra metropole.

Zcela zásadní věcí pro dojížďku je **dostupnost** a jak zmiňuje například Hudeček (2008), tak dnes již není rozhodující vzdálenost cesty, ale doba cesty. Rychlost přepravy jako jeden ze dvou faktorů volby dopravního prostředku uvedlo 83,1 % dotázaných. Tabulka (Tab. 12) porovnává procentuální zastoupení dojíždějících ve směru okres Benešov – Praha v časových intervalech ze SLDB 2011 a dotazníkového šetření.

Tab. 12: Podíl dojíždějících v časových intervalech dojížďky za prací z okresu Benešov do Prahy, porovnání vzorku respondentů s výsledky SLDB 2011

Časový interval / (%)	Dotazník 2014	SLDB 2011
do 14 min.	0,5	1,7
15 – 29 min.	3,5	5,1
30 – 44 min.	20,2	20,1
45 – 59 min.	22,2	32,9
60 – 89 nim.	33,8	29,4
90 min. a více	19,7	9,4

Zdroj: vlastní šetření, SLDB 2011

Výsledky dotazníkového šetření na první pohled vykazují delší dobu dojížďky. Ovšem to je dané metodikou sběru dat, kdy ve sčítacím archu byly dané přímo sledované intervaly, ale v dotazníkovém šetření byla otázka otevřená a respondenti zapisovali počet minut. Dle SLDB 2011 se do práce do Prahy z okresu Benešov do 59 min. dostane 59,8 % dojíždějících a dle výsledků dotazníkového šetření je to pouze 46,4 %. Ale zahrneme-li i konkrétní odpovědi „60 min.“, tak dle dotazníkového šetření se do 1h (včetně) dostane do práce 67,2 % respondentů. Porovnáme-li výsledky dotazníkového šetření z diplomové práce a již výše zmíněného dotazníkového šetření pro společnost KPMG, tak ta udává, že 41 % Čechů se do práce dostane v intervalu 15 až 30 min. a v intervalu 30 minut až hodinu to je 26 % Čechů. Výsledky dotazníkového šetření v okrese Benešov jsou pak takové, že v intervalu 15–30 min. se do Prahy dostane jen 9,6 % respondentů a v intervalu 30 minut až hodinu je to 63,1 %. Doba dojížďky z okresu Benešov do Prahy je tedy časově náročnější, než je republikový standart dle závěrů studie KPMG. Průměrná doba dojížďky všech respondentů z okresu Benešov do Prahy je 61 minut. Tabulka (Tab. 13) ukazuje průměrné časy cesty do práce mezi jednotlivými typy primárních dopravních prostředků. Díky početnému zastoupení řidičů bez spolucestujících a jejich nízkému času dojížďky jsou rozdíly mezi volbou dopravního prostředku a časem signifikantní, ale mezi ostatními

prostředky takové rozdíly nejsou. Po osobním automobilu je nejrychlejší vlak, ale zde je potřeba vzít potaz v to, že rychlíkový spoj na Prahu obsluhuje pouze Olbramovice a Benešov a přímé osobní vlaky v četných a pravidelných intervalech obsluhují pouze obce ležící v okolí železniční trati severně od města Benešov, tedy obce ve větší blízkosti Praze, než odlehlejší obce v dalších částech okresu, které obsluhují autobusy. Dojezdové časy autobusů jsou tedy v rámci okresu největší, ale v rámci vyjížďky z města Benešov je to druhý nejrychlejší způsob přepravy.

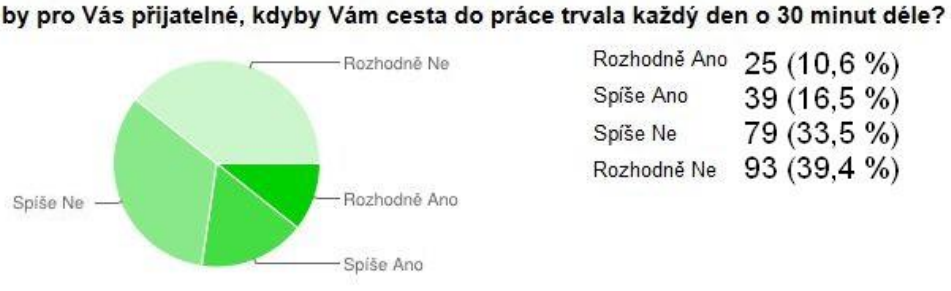
Respondenty uváděný čas je pro celkovou cestu do práce – nejen pro cestu do Prahy, zahrnuje tedy čas včetně cesty k místu odjezdu veřejné dopravy a také následné cestu po Praze. Nejkratší doba dojížďky do Prahy byla zaznamenána z Benešova a Soběhrd – 20 minut autem a naopak nejdelší doba dojížďky byla zachycena z Vrchotových Janovic – 150 minut vlakem.

Tab. 13: Průměrné dojezdové časy za prací do Prahy respondentů dle dopravního prostředku (min.)

Dopr. prostředek	Celkem	Z města Benešov
OA – řidič sám	42	37
OA – spolujízda	60	65
Vlak	67	64
OA + vlak	72	45
Autobus + vlak	74	65
OA + autobus	74	57
Autobus	77	57
Průměr všech resp.	61	55
Žijící v Praze	*28*	

Zdroj: vlastní šetření; pozn.: OA – osobní automobil

Graf 5: Přijatelnost dojížďky do práce o 30 minut déle



Zdroj: vlastní šetření, docs.google.com

Záměrem dotazníkové šetření bylo také zachytit **ochodu dojíždějících strávit na cestě za prací delší dobu**. K tomu posloužila (mimo jiné) otázka, zda by bylo pro respondenty přijatelné, kdyby jim cesta do práce trvala každý den o 30 minut déle.

Odpovědi znázorňuje graf (Graf 5) a je z něj patrné, že pro většinu lidí by to přijatelné nebylo (72,9 %). Bylo testováno, zda u odpovědi na tuto otázku nehrál zásadním způsobem vliv věk, pohlaví, vzdělání, příjem, využívaný dopravní prostředek a doba dojížďky, ale žádná z těchto proměnných nevykázala statisticky významné rozdíly.

Odpovědi na otázku, zda by bylo pro lidi přijatelné dojíždět o 30 minut déle, byly následně teoreticky kvantifikovány a to tak, že lidé s odpovědí „rozhodně ano" jsou ochotni dojíždět déle a k jejich stávajícímu času dojížďky bylo přičteno 30 minut, u lidí s odpovědí „spíše ano" bylo přičteno 20 minut, u lidí s odpovědí „spíše ne" bylo přičteno 10 minut a u lidí s odpovědí „rozhodně ne" nebyl přičten čas žádný a nový časový údaj byl označen jako „ochota" dojíždět déle. Tabulka (Tab. 14) nám ukazuje vyčíslenou ochotu dojíždět podle volby primárního dopravního prostředku. Největší „ochotu" dojíždět déle vykazují lidé sdílející automobil a to 13 minut, dále pak řidiči bez spolucestujících 11 minut a lidé dojíždějící vlakem 10 minut. Nejmenší „ochotu" dojíždět delší dobu projevili lidé cestující v kombinaci osobní automobil a autobus (5 min.) a lidí cestující autobusem (7 min.). Průměrný čas dojížďky všech respondentů dojíždějících za prací do Prahy narostl v průměru o 10 minut, což odpovídá odpovědi na zmíněnou otázku „spíše ne". Na základě teoretické kvantifikace této odpovědi lze usoudit, že prodloužení doby dojížďky od 10 minut by mohlo být přijatelné.

Tab. 14: Teoretická ochota respondentů dojíždět delší dobu do Prahy za prací dle dopravního prostředku (min.)

Dopr. prostředek	Současný stav	Současný stav + „ochota"	„ochota"
OA – řidič sám	42	53	11
OA – spolujízda	60	73	13
Vlak	67	77	10
OA + vlak	72	81	8
Autobus + vlak	74	81	8
OA + autobus	74	79	5
Autobus	77	84	7
Průměr všech resp.	61	71	10
Žijící v Praze	28	37	7

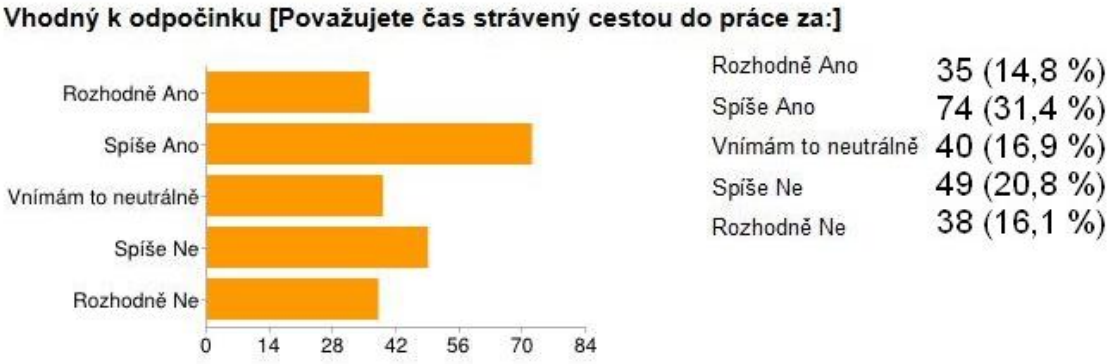
Zdroj: vlastí šetření

Krom již výše zmíněných základních charakteristik dojíždění bylo záměrem v dotazníkovém šetření zachytit **vnímání času cesty do práce** a sice zda lidé vnímají čas strávený cestou do práce jako příjemný, promarněný, vhodný k odpočinku, vhodný k navázání kontaktů anebo vhodný k vyřízení některých pracovních záležitostí. Odpovědi na jednotlivé otázky byly testovány, zda existují nějaké statisticky významné

rozdíly ve vnímání mezi pohlavím, věkem, vzděláním, dobou dojížďky a volbou dopravního prostředku. Krom dvou případu nebyly zachyceny žádné signifikantní rozdíly. Rozdíly jsou pouze ve vnímání vhodnosti navazovat kontakty při cestě do práce s rozdílnou volbou dopravního prostředku a ve vnímání času dojížďky a jeho vhodnosti k odpočinku s rozdílnou volbou dopravního prostředku.

Řidiči osobních automobilů samozřejmě ve většině případů čas dojížďky nevnímají jako **čas vhodný k odpočinku** (58,7 %) a neutrálně to vnímá 22,2 % řidičů. Naopak ostatní respondenti se takto negativně nevymezuji. Dobu dojížďky vhodnou pro využití k odpočinku vnímají nejvíce pozitivně lidé cestující vlakem (76,2 %) a pozitivně je k odpočinku vnímána také jízda autobusem (60,0 %). Ale jízda autobusem je ve větší míře vnímána i negativně (28,0 %), kdežto u vlaku jsou negativní názory na vhodnost k odpočinku nižší (11, 9 %). V 53,3 % případů je pozitivně k odpočinku vnímána i spolujízda, ale zda to zároveň 33,3 % respondentů vnímá negativně a na základě předchozího zjištění se bude jednat pravděpodobně o řidiče. Celkové vnímání vhodnosti času dojížďky k odpočinku vyjadřuje graf (Graf 6) a většina lidí tento čas vnímá jako vhodný k odpočinku a jako nejvhodnější dopravní prostředek k odpočinku při cestě do práce se jeví vlak.

Graf 6: Vnímání času dojížďky – vhodnost k odpočinku



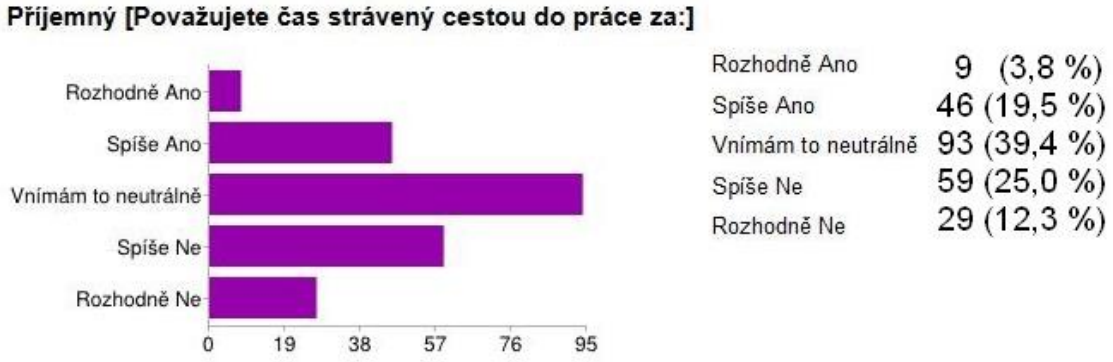
Zdroj: vlastní šetření, docs.google.com

Další signifikantní rozdíly u volby primárního dopravního prostředku jsou spojeny s navazováním kontaktů při cestě do práce. Většina respondentů vnímá **možnost navazování kontaktů cestou do práce** negativně (67,8 %), tedy že čas při dojížďce za prací není vhodný k navazovaní kontaktů. Významná pozitivní reakce byla zaznamenána pouze u osob sdílející automobil, kdy 43,3 % vnímá čas strávený cestou do práce jako vhodný k navazovaní kontaktů a 16,7 % to vnímá neutrálně. Tento pozitivní pohled u osob sdílející osobní automobil si lze vysvětlit tím, že ve voze cestují lidé, které spojuje alespoň jeden známý a dojde ke vzájemnému představení.

Porovnáme-li pak, zda dojíždějící vnímají lépe pro možnost navázání kontaktů vlak nebo autobus, tak lépe vychází vlak. 19,1 % cestujících vlakem možnost navázání kontaktů vnímá pozitivně a 26,2 % neutrálně, kdežto u autobusu má pozitivní názor 13,2 % lidí a pouze 7,9 % to vnímá neutrálně. Signifikance rozdílů sledovaného vnímání dojížďky v návaznosti na volbu dopravního prostředku je pak umocněna řidiči bez spolucestujících, kteří během cesty nemají možnost společenské interakce a jejich odpovědi byly tady v naprosté většině negativní.

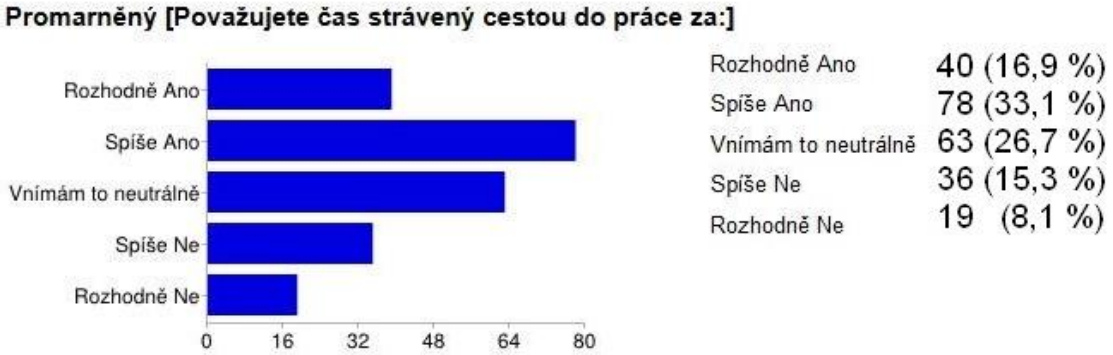
U dalších sledovaných aspektů vnímání dojížďky nejsou statisticky významné rozdíly. Jak ukazuje graf (Graf 7) tak lidé vnímají **čas dojížďky z hlediska příjemnosti** převážně neutrálně (39,4 %), ale 37,3 % strávený čas vnímá záporně, tedy nepříjemně a pouze 23,3 % vnímá čas dojížďky pozitivně. Většina lidí pak čas strávený cestou do práce vnímá **jako promarněný** (50,0 %) a neutrálně ho pak vnímá 26,7 % respondentů (viz Graf 8). Graf č. 9 nám pak ukazuje, zda lidé vnímají dojížďku za prací jako vhodný čas k **vyřízení některých pracovních záležitostí**. Převažuje zde negativní pohled, ale odpovědi spíše ano a spíše ne jsou takřka vyrovnané, řada lidí tedy cestu do práce využívá k vyřizovaní pracovních záležitostí.

Graf 7: Vnímání času dojížďky – příjemnost



Zdroj: vlastní šetření, docs.google.com

Graf 8: Vnímání času dojížďky – promarněnost



Zdroj: vlastní šetření, docs.google.com

Graf 9: Vnímání času dojížďky – vhodnost k vyřízení pracovních záležitostí

Zdroj: vlastní šetření, docs.google.com

Z hlediska vnímání času stráveného dojížďkou do práce se podle respondentů jedná tedy o čas převážně promarněný, z hlediska příjemnosti vnímaný neutrálně, potažmo spíše negativně. Lidé nevnímají ranní dojížďku a dopravní prostředky jako v hodné k navázání kontaktů a raději strávený čas využívají k odpočinku a někteří z nich ho využívají k vyřízení pracovních záležitostí. Ovšem jsou zde ale také rozdíly na základě zvoleného dopravního prostředku, kdy veřejná doprava (zejména vlak) je vnímána jako vhodnější pro odpočinek, než osobní automobil a naopak spolujízda v osobním automobilu je vnímána jako v vhodnější prostředí pro navazování kontaktů, než veřejná doprava.

Srovnáme-li jednotlivé dopravní prostředky a jejich komparativní výhody či nevýhody, tak výhodou osobního automobilu je zejména rychlost a úspora času, flexibilita a pohodlí, nevýhodou jsou pak náklady na dopravu a případné problémy s parkováním v Praze. Vyšší náklady na dopravu může pak řešit sdílení osobního automobilu. U veřejné dopravy je pak výhodou nižší cena a možnost trávit čas odpočinkem, nevýhodou je pak zejména omezení jízdním řádem, delší doba dojížďky a horší akcesibilita, než je tomu u osobního automobilu.

6.2.3 Vyhodnocení aspektů pracovního trhu

Dotazníkové šetření se také zabývalo vztahem k pracovním příležitostem v kontextu pracovních příležitostí v okrese Benešov. Graf (Graf 10) ukazuje aspekty, které přiměly lidi pracovat v Praze. Jsou to zejména lepší platové podmínky (69,7 % respondentů) a omezené pracovní příležitosti v regionu (61,1 %), ale důležitou roli hrála také konkrétní nabídka pracovního místa (44,9 %). V kategorii „ostatní“ byl nejčastěji zmíněn fakt, že dotyční měli pracovní místo v Praze již předtím, než se

přistěhovali do okresu Benešov, a pracovní místo v Praze si ponechali a začali dojíždět. To poukazuje na suburbanizační tendence v regionu, a to zejména v ORP Benešov, na což poukazuje i studie vymezení funkčního území metropolitní oblastí (Ouředníček a kol. 2014). Nejčastější kombinací dvou faktorů pro rozhodování pracovat v Praze byla kombinace lepších platových podmínek a omezené pracovní příležitosti v regionu (34,8 % dotázaných) a lepší platové podmínky spojení s nabídkou konkrétního pracovního místa (21,7 %).

Graf 10: Rozhodující aspekty pro práci v Praze

Zdroj: vlastní šetření, docs.google.com

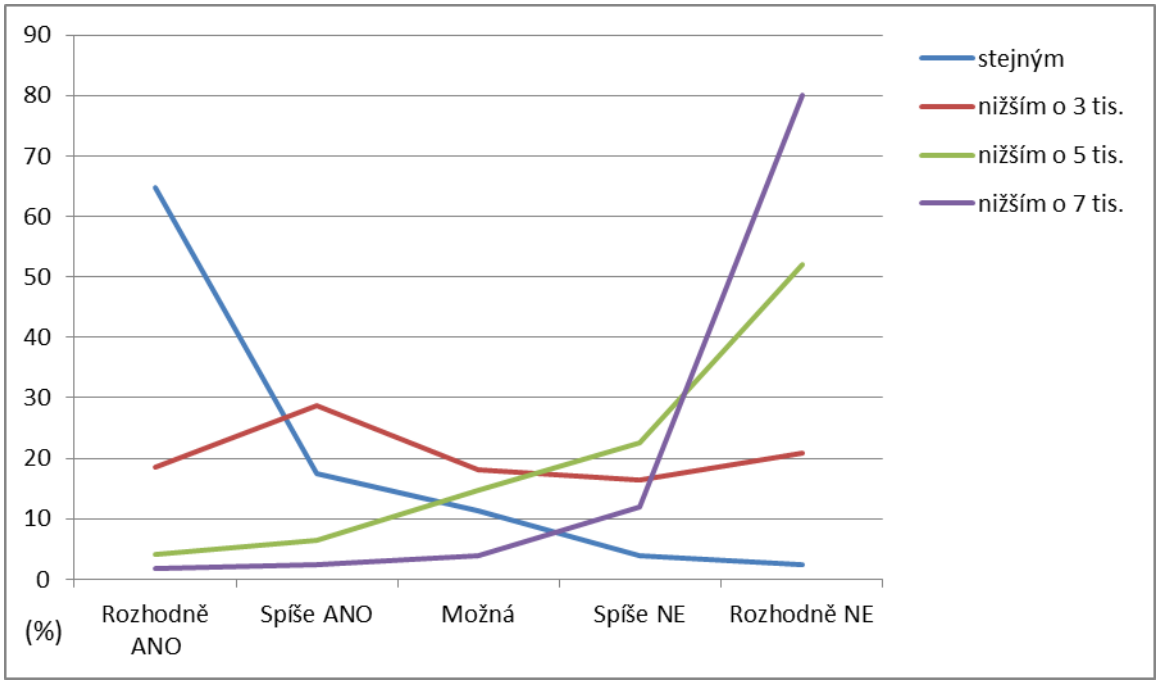
První skupina otázek řeší to, jak lidé vnímají práci v Praze v porovnání s prací v regionu a to, zda práci v Praze vnímají jako prestižnější, vhodnější pro kariérní růst, vhodnější pro získávání kontaktů, vhodnější k uplatnění své kvalifikace a jako práci s lepšími platovými podmínkami. Všechny tyto aspekty vnímání jdou dle výzkumu zcela nezávislé na věku, pohlaví, příjmech či vzdělání respondentů.

Nejostřeji se respondenti vymezili u otázky na porovnání platových podmínek, kdy se 91,2 % respondentů domnívá, že práce v Praze nabízí lepší platové podmínky. I u ostatních otázek jsou odpovědi relativně jednoznačné, kdy práci v Praze jako vhodnější pro kariérní růst vnímá 84,8 % respondentů a jako práci vhodnější pro uplatnění své kvalifikace to hodnotí 83,9 % dotázaných. Z toho lze vyvodit, že v okrese Benešov nevidí lidé pro své uplatnění relevantní pracovní příležitosti, kde by mohli budovat svou kariéru. Naprostá většina respondentů (79,2 %) pak také vnímá práci v Praze jako vhodnější pro navazování kontaktů. Relativně nejlépe vyšel okres Benešov v otázce na prestiž zaměstnání, kdy práci v Praze vnímá prestižněji 67,4 % respondentů a necelých 13 % dotázaných práci v Praze prestižně nevnímá.

Další skupina otázek řeší to, zda by respondenti za určitých podmínek přijali pracovní místo v regionu a pak zde jsou také dvě typologické otázky na volbu zaměstnání, kde hraje proměnou doba dojížďky, plat a náklady na dopravu. Tyto

typologické otázky by měly korespondovat s odpověďmi na otázku přijatelnosti dojíždět o 30 min. déle a s odpověďmi na otázku, za jakých platových podmínek by lidí přijali pracovní místo v regionu. Graf (Graf 11) znázorňuje odpovědi na otázku „Přijali byste pracovní místo obdobného zařazení jako máte v současné době v blízkosti svého bydliště s platem: stejným / nižším o 3.000 Kč měsíčně / nižším o 5.000 Kč měsíčně / nižším o 7.000 Kč měsíčně?“ Odpovědi na jednotlivé otázky byly porovnávány s věkem, pohlavím, vzděláním, časem dojížďky za prací, náklady na dopravu a platem respondentů a pak také mezi tím, zda někdo dojíždí a nebo bydlí v Praze. Poslední zmíněný aspekt byl statisticky významný pouze u přijetí místa se stejným platem, kdy logicky lidé již žijící v Praze toto odmítali ve větší míře, než lidé dojíždějící. U ostatních finančních možností již tato proměnná signifikantní nebyla. Další testované možnosti proměnných a platů nebyli statisticky významné s výjimkou dvou případů u věkového intervalu, kdyby byla detekována signifikance mezi věkovými intervaly a platem o 5.000 Kč/měs. nižším a pak také s platem o 7.000 Kš/měs. nižším. Dalo se očekávat, že nastane signifikance mezi náklady na dopravu a to tak, že lidé s většími náklady na dopravu budou více ochotni přijmout pracovní místo v regionu s nižším platem. To se ale nepotvrdilo a statisticky významné rozdíly zde neexistují. Je tedy otázka, jak lidé při odpovědích kalkulovali se svými náklady na dopravu.

Graf 11: Ochota přijmout práci na Benešovsku s nižším platem



Zdroj: vlastní šetření

Pracovní místo v regionu za stejných podmínek jako stávající místo v Praze byla ochotna přijmout naprostá většina respondentů (82,2 %) a 64,8 % by toto místo rozhodně přijalo. 11,4 % by toto místo možná zvažovalo a 6,3 % by to místo odmítlo, ale zde se jedná převážně o lidi již žijící v Praze. Místo v blízkosti svého bydliště v regionu s platem o 3.000 Kč za měsíc menším by přijala necelá polovina respondentů, když 18,6 % dotázaných uvedlo, že rozhodně ano a 28,8 % spíše ano. 18,2 % lidí pak odpovědělo možná, tedy celkem 65,6 % respondentů by s platem nižším o 3.000 Kč měsíčně bez nutnosti dojíždět nemělo pravděpodobně zásadní problém. Pro připomenutí, průměrné měsíční náklady na dopravu denně dojíždějících jsou 3.105 Kč (71 % denně dojíždějících má náklady nižší, než je tento průměr) a reálný zisk by byl tedy u této práce v mnoha případech srovnatelný se stávajícím platem. S platem o 5.000 Kč měsíčně nižším a pracovním místem v regionu by už většina respondentů nesouhlasila, 74,6 % odpovědělo na tuto možnost negativně. Ovšem pokud by se vzaly v potaz výdaje na dopravu a jejich pokles spojený s prací v místě bydliště, tak by reálný pokles příjmu byl nižší. Zde u částky 5.000 a věkového intervalu vyšly statisticky významné rozdíly a to i přesto, že ve všech věkových intervalech byla nejčetnější odpověď „rozhodně ne“. Ve věkovém intervalu 40–49 let byla druhou četnější reakcí odpověď „možná“ (33,3 %) a poté následovala odpověď „rozhodně ano“ (22,2 %), kdežto ve všech ostatních věkových kategoriích byla druhou nejčastější reakcí odpověď „spíše ne“ a negativní odpovědi měly tedy ostatní věkové skupiny v 70 – 85 % případů a idé ve věku 40–49 let měli negativní opověď jen ze 44,5 %. Posledním zkoumaným posunem platu byl plat o 7.000 Kč/měs. nižší, ale zde již mělo negativní reakci více jak 90 % lidí a pozitivně se vyjádřilo pouze 4,2 % respondentů. Signifikantní rozdíly se znovu prokázaly v souvislosti s věkem a znovu se běžným odpovědím vymykla věková skupina 40–49 let, kdy kladně („rozhodně ano“) opovědělo 16,7 % respondentů. V ostatních věkových skupinách byly kladné odpovědi zanedbatelné.

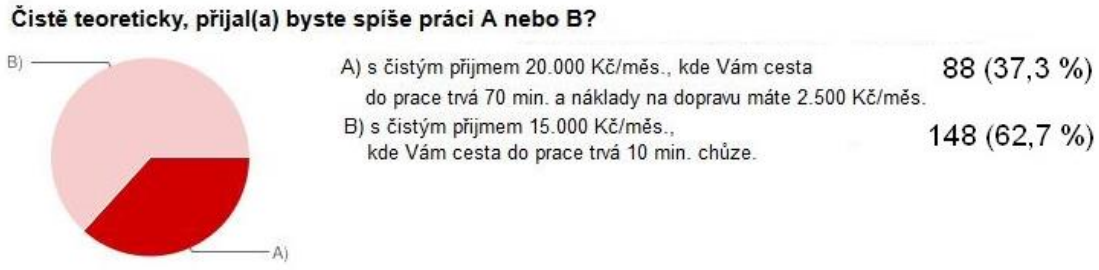
Na základě těchto otázek a odpovědí lze tedy konstatovat, že pracovní místo (obdobného zařazení) v místě bydliště s platem nižším o 3.000 Kč/měs. by bylo pro většinu respondentů přijatelné. Na základě zjištěných průměrných měsíčních nákladů na dopravu se jedná o pokles platu, který by v průměru přibližně kompenzoval výdaje spojené s dojížďkou. U razantnějších poklesů měsíčních platů by již většina respondentů s takovým místem v regionu nesouhlasila.

Poslední dvě otázky byly typologického charakteru, ve kterých se porovnávaly dvě pracovní příležitosti za různých finančních a časových (dojížďkových) podmínek.

Odpovědi byly znovu testovány v porovnání s věkem, pohlavím, vzděláním a platem, ale nebyly zde odhaleny žádné statisticky významné souvislosti. Odpovědi na tyto teoretické otázky byly dále testovány s časem dojížďky a „ochotou“ dojíždět delší dobu za prací a pak také s postojem respondentů k přijetí pracovního místa v regionu za různých platových podmínek, ale ani mezi tím nebyly odhaleny žádné signifikantní rozdíly.

První otázka (Graf 12) porovnávala práci A) „s čistým příjem 20.000 Kč/měs., kde cesta do práce trvá 70 min. a náklady na dopravu jsou 2.500 Kč/měs. (příjem je tedy po odečtení nákladů 17.500 Kč)“ a práci B) „s čistým měsíčním příjmem 15.000 Kč/měs. a práce je v docházkové vzdálenosti 10 min.“. Časový rozdíl při dopravě za prací je zde tedy jedna hodina a rozdíl zisku je 2.500 Kč/měs. ve prospěch práce s delší dobou dojížďky, tedy práce „A“. Většina respondentů (62,7 %) odpověděla, že by zvolili práci „B“, tedy práci s nižším příjem, ale s hodinovou úsporou času na cestě do práce. To koresponduje s odpověďmi na otázku, zda by dotázaní přijali pracovní místo v blízkosti svého bydliště s platem nižším o 3.000 Kč/měs. než mají v současné době. Zde odpovědělo 47,4 % kladně a 18,2 % odpovědělo možná, tedy 65,6 % tuto pracovní možnost nezamítlo.

Graf 12: Teoretická otázka (I.) na přijetí práce A nebo B

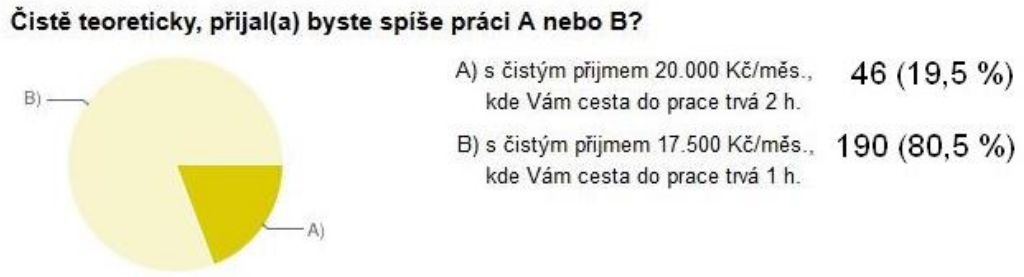


Zdroj: vlastní šetření, docs.google.com

Druhá otázka (Graf 13) porovnávala práci A) „s čistým příjmem 20.000 Kč/měs. a dobou dojížďky dvě hodiny“ a prací B) „s čistým příjmem 17.500 Kč/měs. s dobou dojížďky jednu hodinu. Časový a finanční rozdíl byl tedy znovu jedna hodina a 2.500 Kč/měs. ve prospěch práce s delší dobou dojížďky, tedy práce „A“. Většina respondentů volila znovu práci „B“, tedy práci s nižším platem, ale menší dobou dojížďky. V tomto případě to bylo ale 80,5 % dotázaných, o 17,8 % více než v předchozím srovnání. Tento nárůst je způsoben prodloužením doby dojížďky u práce „A“ na dvojnásobek průměrného dojížďkového času respondentů. Dvě hodiny dojížďky

jdou tedy již pro většinu nepřijatelné a vidina většího zisku o 2.500 Kč měsíčně není dostatečně motivující.

Graf 13: Teoretická otázka (II.) na přijetí práce A nebo B



Zdroj: vlastní šetření, docs.google.com

Mezi odpověďmi na typologické otázky (na přijetí práce typu A/B) a odpověďmi na praktické otázky přijetí práce na Benešovsku s nižším platem vznikl určitý rozpor. U teoretických příkladů se respondenti řadili ve velké převaze k přijetí práce s menší dobou dojížďky a nižším platem o 2.500 Kč/měs. Oproti tomu u praktických otázek by lidé přijali místo s nižším platem bez nutnosti dojíždět pouze na úrovni stejného platu a nebo platu nižšího o 3.000 Kč/měs. U ostatních částek byly odpovědi negativní. Ale v kontextu odpovědí na typologické otázky by mělo být relevantní i přijeti místa s platem o 5.000 Kč/měs. nižším. Po odečtení nákladů na dopravu (průměr respondentů 3.105 Kč) by takový příjem mohlo být reálně nižší přibližně pouze o 2.000 Kč/měs. a bez nutnosti dojíždět. Takové místo by podle odpovědí přijalo pouze 10,6 % dotázaných, ale podle odpovědí na typologické otázky se k místu bez nutnosti dojíždět s platem o 2.500 Kč/měs. menším vyjádřilo kladně 62,7 % dotázaných. Je zde tedy patrný nesoulad a je otázka jak lidé při odpovědi na praktické otázky kalkulovali své náklady na dopravu a je celkem překvapivé, že zde neexistují statisticky významné rozdíly mezi náklady na dopravu a přístupnosti k přijetí místa s nižším příjmem bez nutnosti dojíždět.

6.2.4 Dojížďka za prací do Prahy vs. bydlení v Praze

Zamyslíme-li se nad otázkou, zda je lepší do Prahy dojíždět a nebo zde bydlet, tak klíčovým faktorem bude zejména ekonomické hledisko a čas strávený cestou do práce. Pohled respondentů na ekonomické hledisko jednoho či druhého přístupu znázorňuje graf (Graf 14). Dojíždějící za prací jsou více přesvědčení o ekonomické výhodnosti dojíždění, než žijící v Praze o ekonomické výhodnosti bydlení Praze. Žijící

v Praze si ve 39,5 % případech myslí, že náklady jsou podobné a přibližně 24 % si myslí, že bydlení v Praze je ekonomicky výhodnější než denní dojížďka. U dojíždějících si myslí 18,7 % lidí, že náklady jsou podobné a přibližně 60 % se přiklání k ekonomické výhodnosti dojížďky. Velikost zde porovnávaných vzorků není totožná, když dojíždějících je přibližně pětkrát víc, ovšem určité názorové tendence může toto srovnaní naznačit. Klíčovým faktorem u odpovědí na ekonomickou výhodnost bydlení v Praze či dojíždění do Prahy jsou určitě náklady na bydlení a to, jakým způsobem má člověk bydlení vyřešené. Touto otázkou se výzkum nezabýval, ale po nahlédnutí do inzercích na realitních portálech lze konstatovat, že například cena podnájmu bytu v Benešově se přibližuje ceně podnájmu bytu na sídlištích v Praze. Výzkum se zabýval měsíčními náklady na dopravu za prací a u osob dojíždějících denně do Prahy (5x a více za týden) jsou tyto náklady v průměru 3.105 Kč, u osob týdně dojíždějících a žijících Praze to je v průměru 1.303 Kč a u osob žijících v Praze to je v průměru 705 Kč. U osob dojíždějících do Prahy méně jak pětkrát za týden jsou průměrné náklady 2.207 Kč, ale zde rozhoduje počet jízd, který je různý.

Graf 14: Názor na ekonomickou výhodnost dojížďky a bydlení v Praze

Zdroj: vlastní šetření, docs.google.com

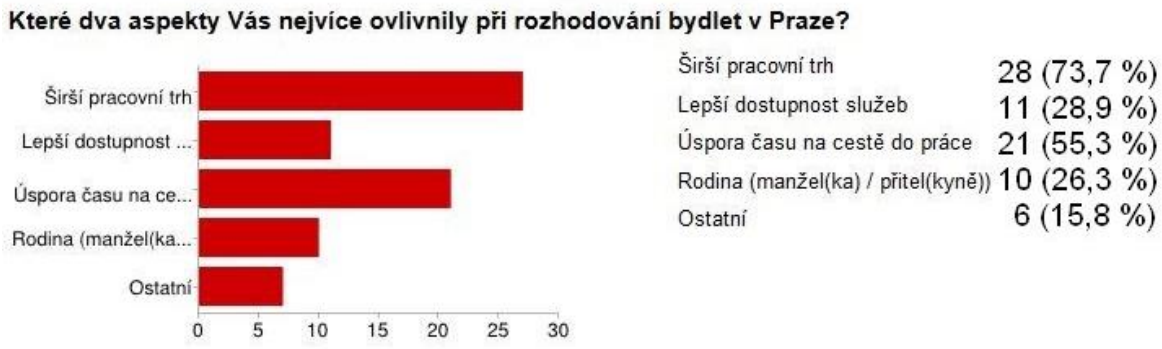
Odpověď na úvodní otázku lze tedy shrnout tak, že bydlení v Praze je přibližně o 2.400 Kč měsíčně dražší, než stávající bydlení v regionu, je v průměru ekonomicky srovnatelné s denní dojížďkou. Při bydlení v Praze by pak průměrná úspora času na cestě do práce byla přibližně 30 min., tedy hodina denně. Ovšem vždy záleží na konkrétních individuálních situacích a migraci za prací ovlivňuje mnoho

dalších faktorů. O nahrazování migrace denní i nedenní dojížďkou hovoří například Čermák (2001).

Na otázku zda někdy zvažovali dotázaní bydlení v Praze, aby nemuseli dojíždět za prací, odpovědělo 58,6 % respondentů, že ne (žen takto odpovědělo 59,4 % a mužů 57,8 %). Ale ve věkové skupině do 24 let byla odpověď opačná, zde uvedlo 58,9 % respondentů, že bydlení v Praze někdy zvažovalo a možná tedy i stále zvažuje. Ve věkové skupině 25–29 let již bydlení v Praze zvažovalo 45,6 % respondentů a s rostoucím věkem toto procento dále klesá. Tendence zvažovat bydlení v Praze se pak více projevila u osob žijících v obcích nad tři tisíce obyvatel, kdy kladně odpovědělo 47,3 %, u lidí z obcí do tří tisíc obyvatel to bylo o 16,4 % méně. Z pohledu vzdělanosti a příjmů bydlení v Praze nejvíce zvažovali středoškolsky vzdělaní s maturitou (45,4 %) a lidé s příjmem do 19.999 Kč (49,8 %). Toto zjištění poukazuje na tendence mladých stěhovat se do větších města mimo svůj rodný region. Tuto problematikou zmiňují například Ouředníček, Špačková a Feřtrová (2011), kteří ve svém článku hodnotí depopulační regiony České republiky a jako dlouhodobě depopulační území jsou zde označeny i regiony ORP Votice a ORP Vlašim.

Graf (Graf 15) ukazuje aspekty, které lidi přiměly bydlet v Praze. 73,7 % dotazovaných uvedlo jako jeden ze dvou aspektů širší pracovní trh a 55,3 % respondentů uvedlo jako jeden ze dvou aspektů úsporu času na cestě do práce. Další dva faktory mají přibližně stejné zastoupení a v kategorii „ostatní“ bylo nejčastěji zmíněno studium a práce v Praze. Nejčetnější kombinací dvou aspektů byl širší pracovní trh a úspor času (28,9 % dotázaných) a druhou nejčastější kombinací širší pracovní trh a rodina (21,1 %).

Graf 15: Rozhodující aspekty bydlení v Praze



Zdroj: vlastní šetření, docs.google.com

7. Vyhodnocení hypotéz a odpovědi na výzkumné otázky

H 1 se týkala předpokládaného nárůstu vlivu Prahy na sledovaný okres v letech 2001–2011.

Hypotéza se potvrdila a významný nárůst vlivu makroregionálního centra Prahy na okres Benešov byl prokázán. Podíl pracovní vyjížďky do Prahy z celého okresu Benešov narostl o 8,7 % a zázemí komplexního mikroregionu Prahy narostlo během sledovaného období o dvacet šest obcí a přibližně o 18 tis. obyvatel.

H 2 se týkala stability hranic komplexního sociogeografického mikroregionu Benešov, jeho integrity a pracovní spjatosti v letech 2001–2011.

Hypotéza se potvrdila a změna hranic komplexního sociogeografického mikroregionu Benešov mezi roky 2001 a 2011 nastala pouze díky vlivu makroregionálního centra Prahy v severní části. Ve zbývajících třech světových směrech se hranice neměnila. Integrita regionu i pracovní spjatost obcí s mikroregionálním centrem byla zásadním způsobem oslabena a to díky nárůstu vlivu hlavního města, na které má většina obcí daného regionu výrazný sekundární směr pracovní vyjížďky.

H 3 předpokládala orientaci obce Dolní Kralovice a jejího okolí v roce 2011 přímo na Prahu.

Hypotéza se částečně potvrdila a obec Dolní Kralovice (a okolní obce) byla přiřazena komplexní sociogeografickou regionalizací k mikroregionu Prahy a to díky přímé spádovosti na Prahu a možnosti se sociogeografickým mikroregionem Prahy tvořit kompaktní celek. Ke stejnému závěru došli i Hampl a Marada (2015). Ovšem na základě dojížďky doškol spadá toto území do školského (obslužného) mikroregionu Vlašim. To je oproti roku 2001 rozdíl, protože tehdy obce spádovaly za hranice okresu Benešov.

VO1: Jak vnímají lidé čas strávený dojížďkou za prací?

Z hlediska vnímání času stráveného dojížďkou do práce se podle respondentů jedná tedy o čas převážně promarněný, z hlediska příjemnosti vnímaný neutrálně, potažmo spíše negativně. Lidé nevnímají ranní dojížďku a dopravní prostředky jako vhodné k navázání kontaktů a raději strávený čas využívají k odpočinku a někteří z nich ho využívají k vyřízení pracovních záležitostí. Ovšem jsou zde ale také rozdíly na základě zvoleného dopravního prostředku, kdy veřejná doprava (zejména vlak) je vnímána jako vhodnější pro odpočinek, než osobní automobil a naopak spolujízda

v osobním automobilu je vnímána jako v vhodnější prostředí pro navazování kontaktů, než veřejná doprava.

VO2: Jaký čas jsou lidé ochotni strávit cestou za prací do atraktivního pracovního makroregionálního centra Prahy?

Průměrný čas dojížďky z okresu Benešov do Prahy je 61 minut a 67 % respondentů se do této doby do práce dostane. Na otázku, zda by bylo pro dotázané přijatelné dojíždět do práce o 30 minut déle byly odpovědi převážně negativní (72,9 % respondentů). Zdá se, že tedy pro většinu respondentů je přijatelná doba dojížďky okolo jedné hodiny, ale je zde i přibližně 20 % respondentů, kteří do práce dojíždí 90 minut a dále a 4 % respondentů pak trvá cesta do práce dokonce 120 min a více.

VO 3: Jak vnímají lidé práci v Praze v porovnaní s prací v okrese Benešov?

Ve všech zkoumaných ohledech vnímají respondenti práci v Praze jednoznačně pozitivně. Práce v Praze je podle nic práce s lepšími platovými podmínkami, vhodnější pro uplatnění svých dovedností a znalostí, vhodnější pro kariérní růst, vhodnější pro navazování kontaktů a je prestižnější. Vnímají jí ale také jako nutnost, protože v regionu není pro řadu specializací dostatek adekvátních míst.

VO 4: Jsou lidé ochotni přijmout práci s nižším platem, ale s menší dobou dojížďky?

Z odpovědí na typologické otázky vylívá, že většina respondentů ano. Přibližně pro 80 % lidí by bylo přijatelnější cestovat do práce 1h., než 2h. a mít plat vyšší o 2.500 Kč/měs. A přibližně pro 63 % lidí by bylo přijatelnější mít práci 10 minut chůze od domu než o hodinu dále cestovat a mít plat vyšší o 2.500 Kč/měs. Ovšem při pohledu na praktické otázky to tak jednoznačně konstatovat nelze. Například 65,6 % respondentů by s platem nižším o 3.000 Kč měsíčně bez nutnosti dojíždět nemělo pravděpodobně zásadní problém a 47,4 % by ho přijalo. Ale v řadě případů se lidé s vysoce nadprůměrnými náklady na dopravu a i vyšší dobou dojížďky stavěli k pracovním místům v místě bydliště s nižším platem negativně.

8. Závěr

Prostorová mobilita a zejména pak dojížďka za prací se stala nedílnou součástí života. V Česku se trend nárůstu potřeby dojíždět za prací začal projevovat v transformačním období a pokračuje stále i do současnosti. A právě nárůst dojížďky za prací má značný vliv na prostorovou organizaci společnosti – zejména na sídelní a regionální struktury a uspořádání příslušných dopravních systémů. Vlivem blízkosti a atraktivity makroregionálního centra Prahy vůči okresu Benešov jsou tyto prostorové změny vyvolané dojížďkou ve sledovaném území intenzivní a to zejména v jeho severní části.

Vývojové tendence sociogeografického uspořádání Česka dlouhodobě sleduje M. Hampl a v kontextu jeho hodnocení vývoje mezi roky 2001–2011 (Hampl, Marada 2015) lze komentovat výsledky této diplomové práce na případové studii exponovaného okresu Benešov. Všeobecně dochází k orientaci integračních procesů od měřítkově nižších úrovní k úrovním měřítkově vyšším (Hampl, Marada 2015) a v okrese Benešov je tento proces umocněn blízkostí hlavního města Prahy. U 23 % obcí sledovaného okresu (cca 20 % obyvatel okresu) došlo mezi roky 2001-2011 k přeorientování jejich primární spádovosti z mikroregionálních center na makroregionální centrum Praha a svou dojížďkovou orientaci v tomto období změnil i mikroregion Vlašim, který v roce 2001 spadl pod mikroregion 2. stupně Benešov, ale v roce 2011 již spadá pod přímý vliv hlavního města Prahy. Vliv atraktivity Prahy se projevil natolik, že došlo během deseti let k výraznému poklesu pracovní spjatosti a integrit zázemí mikroregionálních center Benešov a Vlašim – většina obcí v těchto mikroregionech má sekundární směr vyjížďky přímo na Prahu. Město Votice, které je součástí organického mikroregionu Benešov, mělo v roce 2011 na Prahu dokonce primární směr vyjížďky, ale netvoří s mikroregionálním zázemím Prahy kompaktní, územně souvislý, celek a bylo proto ponecháno jako součást mikroregionu Benešov. Hampl a Marada (2015) dále hovoří o tom, že postupně dochází k posunu polarity jádro – zázemí z mikroregionální úrovně na úroveň mezoregionální a dochází i ke změně forem jádra z nodálního střediska na nadnodální úroveň – metropolitní areál (resp. integrovaný sídelní systém). Na okrese Benešov tento posun polarity zázemí na vyšší hierarchickou úroveň dokládá nárůst vyjížďky za prací do Prahy mezi roky 2001–2011 o 8,7 procentních bodů – v roce 2011 směřuje do Prahy 25,8 % z celkové statisticky zachycené pracovní vyjížďky v okrese Benešov. A pokud by se zohlednila i pracovní vyjížďka do metropolitního areálu, pak by se váha působení metropole na Benešovsko ještě zvýšila, protože do okresů Praha-východ a Praha-západ směřuje

dalších 9,5 % z celkové pracovní vyjížďky z okresu Benešov. Cílovými středisky v bezprostředním zázemí Prahy jsou zejména Říčany, Čestlice, Vestec, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Stráncice a Modletice.

Hampl a Marada (2015) konstatují také to, že dochází k zániku mikroregionálně autonomních středisek zvláště v metropolitních areálech, a to v důsledku jejich exponované polohy. Autoři zmiňují, že i přes svůj pozitivní ekonomický a populační vývoj si v zázemí Prahy svou mikroregionální autonomii neudržela centra Brandýs nad Labem-Stará Boleslav a Kralupy nad Vltavou. Hampl a Marada (2015) k tomu dále dodávají, že na mikroregionální úrovni dochází k rozrůzňování typů vazeb a dochází k odlišování pracovních, školských či obchodních obvodů. To potvrdila i diferenciace mezi komplexní sociogeografickou regionalizací a školskou sociogeografickou regionalizací Benešovska, které jsou součástí této diplomové práci.

Výše v textu této diplomové práce byla naznačena otázka udržitelnosti mikroregionální působnosti města Benešov. Město Benešov se v mnoha ohledech stává součástí metropolitního areálu Prahy a již přímo sousedí se sociogeografickým mikroregionem Prahy. Samo město má silný proud pracovní vyjížďky do Prahy a během let 2001–2011 byla oslabena integrita zázemí i pracovní spjatost obcí v zázemí mikroregionálního centra Benešov – většina obcí v jeho zázemí má sekundární proud pracovní vyjížďky na Prahu. Průměrný podíl této pracovní vyjížďky na Prahu z obcí v zázemí komplexního sociogeografického mikroregionu Benešov (pro r. 2011) je 23 %. Nárůst statisticky podchycené pracovní vyjížďky do Prahy byl u těchto obcí mezi lety 2001–2011 v průměru 9,5 procentního bodu. Je otázkou, zda bude tento trend pokračovat tak vysokým tempem, ale otázka udržitelnosti autonomní mikroregionální působnosti města Benešov je na místě.

S ohledem na výše zmíněná fakta je patrné, že atraktivita Prahy jako pracovního centra bude vždy značně vyšší než v případě Benešova, a vysoká vyjížďka z regionu proto bude vždy realitou. Z dotazníkového šetření (ovšem omezeného rozsahu) mj. vyplývá, že pracovní atraktivita Prahy převyšuje nevýhody spojené s dojížďkou. Orientace regionu na Prahu proto bude nadále posilovat. Benešov ovšem zůstane autonomním centrem, ať už pro svoji velikost, tak pro svůj obslužný význam. Poloha v silné konkurenční působnosti Prahy a přitom v dobře dostupném venkovském regionu je řadou obyvatel považována z rezidenčního hlediska za výhodu. Pokles počtu obyvatel Benešova a okolních obcí proto nelze očekávat. Výhody obslužné

orientace na Benešov dokládá mj. přeřazení obce Pyšely do ORP Benešov z vlastní iniciativy.

Za předpokladu, že město Benešov neposílí svou pracovní atraktivitu (čemuž bohužel nic v současné době nenasvědčuje) a pokud by v intercenzálním období 2011–2021 došlo u obcí komplexního sociogeografického mikroregionu Benešov znovu k nárůstu podílu pracovní vyjížďky na Prahu přibližně o 10 procentních bodů, tak by byla udržitelnost existence komplexního (pracovního) sociogeografického mikroregionu Benešov v současné podobě pravděpodobně hraniční. A pokud bude do budoucna tento nárůst pracovní vyjížďky na Prahu u obcí v zázemí Benešova vyšší a došlo by ještě například k územnímu propojení Votic (které již v roce 2011 mají primární směr vyjížďky na Prahu) se sociogeografickým mikroregionem Prahy, tak by byla mikroregionální působnost města Benešov vážně narušena a došlo by pravděpodobně ke ztrátě velké části zázemí. Pro zachování si mikroregionálního významu bude v takovém případě pro Benešov zásadní udržet si spádovost populačně významné Bystřice, která leží na jih od města Benešov. Význam školského (obslužného) mikroregionu Benešov bude i do budoucna zachován. Pro jižní část mikroregionu by atraktivita Prahy na úrovni základních škol měla být zcela bezpředmětná a na úrovních středních škol zanedbatelná. Bohužel dojížďkové proudy do škol nejsou takto hierarchicky členěny.

Komplexní a školský sociogeografický mikroregion Vlašim by neměl mít s udržením si mikroregionální působnosti v další dekádě zásadní problém. Paradoxně přesto, že se jedná o populačně menší mikroregion, než je mikroregion Benešov. Poloha mikroregionu Vlašim není tak exponovaná a to i přesto, že zde prochází dálnice D1. Podíl statisticky zachycené pracovní vyjížďky z obcí v zázemí do Prahy je 16,5 % (r. 2011) a nárůst mezi lety 2001–2011 byl pouze 3,1 procentního bodu. Tento mikroregion lze označit za relativně periferní a pokud bude ve Vlašimi zachována současná nabídka pracovních míst, tak pravděpodobně k markantní změně orientace pracovní vyjížďky z mikroregionu na Prahu v roce 2021 nedojde.

Město Benešov (a jeho region ORP) nemůžu v pracovní nabídce Praze konkurovat a snahy na významné posílení konkurenceschopnosti nejsou vyvíjeny. ORP Benešov se vývojem v letech 2001–2011 postupně začleňuje do metropolitního areálu Prahy a stojí tedy za zvážení přehodnotit vztah jádro – zázemí na úrovni Praha – ORP Benešov. Konkurenční vztah není dlouhodobě udržitelný a pokud nedochází k posilování konkurenceschopnosti, tak je potřeba začít pohlížet na tyto vazby v rovině

kooperace tak, aby město Benešov (a jeho okolí) mohlo těžit ze svého polohového potenciálu a dynamického rozvoje metropole Prahy. Vzhledem k poloze ORP Benešov v blízkosti Prahy lze předpokládat pozitivní populační vývoj v severní části tohoto území a je potřeba v návaznosti na dynamiku Prahy podněcovat také ekonomický rozvoj Benešovska.

Kooperace mezi Benešov a Prahou by měla být nastavena zejména v rámci Pražské integrované dopravy a začlenění území do širších tarifních zón PID. Například v městě Benešov začínají (/končí) vlakové spoje PID linky S9, ale železniční stanice Benešov u Prahy není součástí tarifních zón *(pozn.: 4. tarifní zóna linky S9 končí v Čerčanech, v této zóně se nachází například také Týnec nad Sázavou a v 5. tarifní zóně lží město Sázava).* Zařazení města Benešov, který má na Prahu nejsilnější dojížďkový proud a je dopravním nodem okresu, do tarifních zóny PID by zvýšilo atraktivitu spojení a snížilo náklady osob na dojížďku. 81 % respondentů dotazníkového šetření dojíždějících z okresu Benešov za prací do Prahy vlakem využívá po Praze MHD, a tudíž mají rozdělené náklady na cestu do Prahy a cestu po Praze. Pokud by při rozšíření 4./5. tarifní zóny do města Benešov došlo i k zařazení rychlíkových spojů do PID, tak by se konkurenceschopnost železnice ještě zvýšila a posílilo by to její význam i oproti osobní automobilové dopravě. S rozšířením tarifních pásem PID by samozřejmě mohlo být spojeno i případné začlenění autobusových linek do tohoto systému. Rozhodovací pravomoci o tomto rozšíření PID na území okresu Benešov má hlavní město Praha a Středočeský kraj (Pražská integrovaná doprava a Středočeská integrovaná doprava) a iniciátorem jednání by mělo být i město Benešov.

Zvýšeným rizikem tohoto kroku navázání kooperace je odsávání ekonomicky aktivních osob z regionu ORP Benešov do Prahy (ke kterému ale již v současné době dochází). Na druhou stranu tento krok by mohlo omezit migraci osob do Prahy. Přínosem širšího zařazení města Benešov do systému PID by bylo zvýšení jeho atraktivity jakožto rezidenčního centra. Efektivnější a levnější doprava do Prahy by pravděpodobně podpořila dojížďkové vazby na Prahu a omezila migrační tendence do Prahy. A zároveň by toto rozhodnutí mohlo podpořit migraci osob z okresu Benešov směrem do města Benešov. Rozhodujícím kritériem pro rozšíření PID jsou pak zejména ekonomické náklady a kompenzace případných finančních ztrát dopravců, které by muselo řešit hlavní město, Středočeský kraj a popřípadě město Benešov.

Praktická implikace této diplomové práce spočívá zejména ve využití výsledků výzkumu pro strategické plánování obcí v okrese Benešov, zejména pak pro města Benešov, Vlašim a Votice, která jsou centry svých správních administrativních obvodů. A pak také možnost využít výsledky práce jako možný analytický podklad pro výše zmíněnou diskusi o zařazení Benešova do systému PID.

Z pohledu implikace výzkumu této diplomové práce pro strategické plánování je vhodné komentovat aktuální Strategický plán rozvoje města Benešov pro období 2012–2017, který absolutně nereflektuje vývoj dojížďkových procesů v zázemí města Benešov. Ve strategickém plánu města Benešov je bez podrobnější analýzy napsáno: *„…Menší sídla proto budou stále více závislá na dojížďce za prací do nejbližšího centra mj. i tato skutečnost přispěje k dalšímu prohloubení urbanizačního procesu“* (str. 36), ale není zde již napsáno do jakého centra. Tím nejbližším centrem je myšleno asi pravděpodobně město Benešov, ale případová studie v této diplomové práce ukazuje, že rozhodující není blízkost centra, ale zejména vhodná dostupnost a pracovní atraktivita centra. A tím atraktivním a vhodně dostupným centrem již pro řadu obcí v ORP Benešov není přímo město Benešov, ale silné makroregionální centrum Praha. Dále je ve strategickém plánu města Benešov také napsáno: „*Benešov je regionálním územním a pracovním centrem pro vlastní správní obce a jeho územní vliv zahrnuje i subregionální střediska – Sázavu, Votice a Týnec nad Sázavou*“ (str. 72). Což z pohledu dojížďky za prací není pravda. Ano, strategický plán byl tvořen v roce 2011 a nebyla tedy možná analýza dojížďkových proudů z roku 2011, které toto tvrzení jednoznačně vyvracejí. Ale ona nebyla provedena ani analýza dojížďkových proudů z roku 2001, protože již v roce 2001 se Sázava a další obce ORP Benešov pracovní dojížďkou neorientovaly primárně na Benešov, ale na Prahu. Dále je v tomto strategickém plánu zmíněn polohový potenciál města Benešov vůči Praze, ale je pouze stroze konstatován výčtem dopravních tras a vhodnou dopravní dostupností Prahy, která má vliv na nízkou nezaměstnanost. Není zde vůbec komentována sociogeografická poloha města a regionu ORP v kontextu sídelní hierarchie a není zde vůbec popsáno to, jak významným způsobem má Praha příznivý vliv na nízkou nezaměstnanost ve městě Benešov a v obcích jeho správního obvodu. Výše zmíněná poznámka o procesu prohlubování urbanizace ve strategickém plánu města Benešov také není nijak blíže komentována a strategický plán města úplně opomíjí proces suburbanizace, která se na území města Benešov a zejména pak na území obcí v severní části ORP Benešov projevuje. Více o začleňování území okresu Benešov a zejména území ORP Benešov do metropolitního areálu hlavního města Prahy

pojednává analýza Vymezení funkčního území Pražské metropolitní oblasti pro potřeby uplatnění integrovaných teritoriálních investic (Ouředníček a kol. 2014).

Na základě výše zmíněných nedostatků ve Strategickém plánu rozvoje města Benešov pro období 2012–2017 je záměrem autora této diplomové práce prezentovat výsledky a závěry výzkumu zastupitelům a radním města Benešov.

9. Seznam použité literatury

BAŠOVSKÝ, O., LAUKO, V. (1990): Úvod do regionálnej geografie. Slovenské pedagogické nakladateľstvo, Bratislava. 118 str.

BAŠTOVÁ, M., FŇUKAL, M., KREJČÍ, T., TONEV, P., TOUŠEK, V., (2005): Největší centra dojížďky za prací na Moravě a ve Slezsku v letech 1991-2001. In: I. mezinárodní Baťova regionalistická konference 25.26. listopadu, Zlín. Sborník příspěvků - CD Rom. Zlín: Univerzita Tomáše Bati, 2005. s. 1-15.

BERMAN GROUP (2013): Strategický plán rozvoje města Kopřivnice. Město Kopřivnice, 131 str.

BEZÁK, A. (2014): Funkčné mestské regióny na Slovensku v roku 2001. In: Lauko, V., a kol. (2014): Regionálne Dimenzie Slovenska. Univerzita Komenského v Bratislave, 525 str.

BUCHANAN, N., BARNETT, J., KINGHAM, S. AND JOHNSTON, D. (2006): The effect of urban growth on commuting patterns in Christchurch, New Zealand. Journal of Transport Geography 14(5): s. 342-354.

BURROUGH, P.A. (1996): Natural objects with indeterminate boundaries. In: PA Burrough, P.A., Frank, U.A, (eds.): Geographic objects with indeterminate boundaries. Taylor & Francis, London. 352 str.

COOMBES, M., CASADO-DÍAZ, J.M. (2005) The evolution of Local Labour Market Areas in contrasting region, ERSA conference papers 303. http://www-sre.wu-wien.ac.at/ersa/ersaconfs/ersa05/papers/303.pdf

ČEKAL, J. (2006): Jihočeský kraj: regionálně geografická analýza prostorové mobility obyvatelstva. Disertační práce, Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta, Brno, 105 str.

ČERMAK, Z. (2001): Vývoj migrační mobility v devadesátých letech v České republice. In: Hampl a kol.: Regionální vývoj: Specifika české transformace, evropská integrace a obecná teorie. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Přírodovědecká fakulta, Univerzita Karlova, Praha, s. 87–98.

ČERMÁK, Z., JEDLIČKA, J., KUDLÁČEK, L. (1984): Vývoj mikroregionální struktury z hlediska pohybu za prací v letech 1961 - 1970. Sborník prací geografického ústavu ČSAV, č. 8, s. 53–61.

ČERMÁK, Z., HAMPL, M., MÜLLER, J. (2009) : Současné tendence vývoje obyvatelstva metropolitních areálů v Česku: Dochází k významnému obratu?. Geografie, Sbornik ČGS, 114, 1, s. 37–51.

ČSÚ (2004): Pracovní mikroregiony. Český statistický úřad, Praha.

ČSÚ (2013) Sčítání lidu domů a bytů 2011 - Pramenné dílo, Metodické vysvětlivky e-24000-13

ČTRNÁCT, P. (2014): Regionalizace dojížďky do zaměstnání podle výsledků sčítání lidu 2011. Český statistický úřad, Praha. 11 str.

ERLEBACH, M., KLAPKA, P., HALÁS, M., TONEV, P. (2014): Inner structure of functional region: theoretical aspects. In 17th International Colloquim on Regional Science. Conference Proceedings. (Hustopeče 18. – 20.6. 2014). Masarykova univerzita, Brno, s. 722 – 727.

EUNICE CONSULTING (2011): Strategický plán rozvoje města Benešov. Město Benešov, 129 str.

FIALOVÁ, D. (2007): Socioekonomická a demografická analýza města Poděbrady (část I). Krajský úřad Středočeského kraje, 50 str.

GARCÍA-PALOMARES, J. C. (2010): Urban sprawl and travel to work: the case of the metropolitan area of Madrid. Journal of Transport Geography 18 (2010), s. 197-213.

HALÁS, M. a kol. (2010): Delimitation of micro-regions in the Czech Republic by nodal relations. Moravian Geographical Reports, 18, č. 2, s. 16–22.

HALÁS, M., KLAPKA, P. (2010): Regionalizace Česka z hlediska modelování prostorových interakcí. Geografie, 115, No. 2, pp. 144–160.

HALÁS, M., KLAPKA, P. (2012): Contribution to regional division of Slovakia based on the application of the Reilly's model. Hungarian geographical bulletin 61:3, s. 237-255.

HAMPL, M. (1971): Teorie a komplexity a diferenciace světa: se zvláštním zřetelem na diferenciaci geografickou. 1. vyd., Universita Karlova, Praha. 183 s.

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

HAMPL, M., JEŽEK, J., KÜHNL, K. (1983): Sociálněgeografická regionalizace ČSR. Acta demographica. Československá demografická společnost při Československé akademii věd, Praha, 246 s.

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

HAMPL, M., MÜLLER, J. (1996): Komplexní organizace systému osídlení. In: Geografická organizace společnosti a transformační procesy v České republice. DemoArt, Praha, s. 53–89.

HAMPL, M., MÜLLER, J. (2011): Společenská transformace a regionální diferenciace Česka: příklad vývoje rozmístění pracovních míst a obyvatelstva. Geografie, 116, No. 3, s. 211–230.

HAMPL, M., MARADA, M. (2015): Geografie, 120, č. 3, xxx s. rkp (v tisku).

HENDL, J. (2004): Přehled statistických metod zpracování dat. Praha, Portál.

HUDEČEK, T. (2008): Akcesibilita a dopady její změny v Česku v transformačním období: vztah k systému osídlení. Disertační práce, Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha, 119 s.

HŮRSKÝ, J. (1978): Regionalizace České socialistické republiky na základě spádu osobní hromadné dopravy. Studia Geographica, 59, Geografický Ústav ČSAV, Brno, 182 s.

JAROLÍMEK, J. (2005): Analýza dopravní obslužnosti v okrese Benešov. Bakalářská práce, Západočeská univerzita v Plzni, Pedagogická fakulta, Plzeň, 56 s.

JÄRV. O., AHAS, R., SALUVEER, E., DERUDDER, B., WITLOX, F. (2012): Mobile Phones in a Traffic Flow: A Geographical Perspective to Evening Rush Hour Traffic Analysis Using Call Detail Records. http://dx.plos.org/10.1371/journal.pone.0049171

JOHNSTON, R., GRGORY, D., PRATT, G., WATTS, M. (2000): The Dictionary of Human Geography. Blackwell Publishing, 958 s.

KLAPKA, P., TONEV, P. (2008): Regiony a regionalizace. In: Toušek, V., Kunc, J., Vystoupil, J., a kol (2008): Ekonomická a sociální geografie. Plzeň: Aleš Čeněk, s. 371 – 397

KLAPKA, P., HALÁS, M., TONEV, P. (2013): Functional regions: concept and types. In: 16th International Colloquim on Regional Science. Conference Proceedings. (Valtice 19.-21.6.2013). Masarykova univerzita, Brno, s .94 – 101.

KRAFT, S. (2007): Regionální hromadná doprava Karlovarského kraje. Diplomová práce. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, katedra geografie, České Budějovice, 85 s.

KRAFT, S., HALÁS, M., VANČURA, M. (2014): The delimitation of urban hinterlands based on transport flows: A case study of regional capitals in the Czech Republic. Moravian Geographical Reports, Vol. 22, No. 1, s. 24–32.

KRAFT, S., MARADA, M., POPJAKOVÁ. D. (2014): Delimitation of nodal regions based on transport flows: Case study of the. Czech Republic. Quaestiones Geographicae 33(2), Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, s. 139–150.

KVĚTOŇ, V., MARADA, M. (2008): Využití veřejné a individuální automobilové dopravy při dojížďce za prací v Česku a jeho geografické podmíněnosti. Geografické dny – Výroční konference ČGS, Liberec.

KVĚTOŇ, V., VONDRÁČKOVÁ, P., MARADA, M. (2010): Dopravní aspekty vztahu středisko – zázemí. In: Marada, M. a kol.: Doprava a geografická organizace společnosti v Česku. PřF Uk, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, s. 91-114.

MACKA, M. (1967): Rajóny dojíždění středisek s více jak 1000 dojíždějících v českých zemích 1:750 000 Geografický ústav ČSAV, Brno.

MACKA, M. (1969): Regiony dojíždění středisek s více jak 1000 dojíždějících v Československu 1:1000 000 Geografický ústav ČSAV, Brno.

MARADA, M. (2006): Vertikální a horizontální dopravní poloha středisek osídlení Česka. Sborník příspěvků z XXI. sjezdu České geografické společnosti, katedra geografie, Pedagogická fakulta, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích.

MARADA, M. a kol. (2010): Doprava a geografická organizace společnosti v Česku. Edice Geographica, Česká geografická společnost, Praha, 165 s.

Ministerstvo pro místní rozvoj (2008): Politika územního rozvoje České republiky 2008. 111 str.

MÜLLER, J., HAMPLOVÁ, Z. (1994): Vymezení spádových obvodů středisek osídlení (mikroregiony): pro potřeby regionální politiky a politiky zaměstnanosti. Terplan, Praha, 143 s.

NOVÁK, J. (2010): Lokalizační data mobilních telefonů: Možnosti využití v geografickém výzkumu. Disertační práce. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha.

NOVÁK, J., NOVOBILSKÝ, J. (2013): Inovativní přístupy k zachycení přítomného obyvatelstva: data mobilních operátorů. Urbanismus a územní rozvoj 3, s. 14-18.

NOVÁK, J., AHAS, R., AASA, A., SILM, S. (2013): Application of mobile phone location data in mapping of commuting patterns and functional regionalization: a pilot study of Estonia, Journal of Maps 9(1): 10-15.

OUŘEDNÍČEK, M., a kol. (2014): Vymezení funkčního území Pražské metropolitní oblasti pro potřeby uplatnění integrovaných teritoriálních investic. Urbánní a regionální laboratoř, Praha, 95 str.

OUŘEDNÍČEK, M., ŠPAČKOVÁ, P., FEŘTROVÁ, M. (2011): Změny sociálního prostředí a kvality života v depopulačních regionech České republiky. Sociologicky časopis, Vol. 47, No. 4: 777–803.

PEŠEK, O. (2012): Geografické aspekty dojížďky za prací a do škol v okrese Benešov. Bakalářská práce. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, pedagogická fakulta, katedra geografie, 74 str.

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

SÝKORA, L., MULÍČEK, O. (2009): The micro-regional nature of functional urban areas (FUAs): lessonsfrom the analysis of the Czech urban and regional system. Urban Research & Practice, 2, č. 3, s. 287–307.

TONEV, P. (2013): Změny v dojížďce za prací v období transformace: komparace lokálních trhů práce. Disertační práce. Masarykova univerzita, přírodovědecká fakulta, geografický ústav, 127 str.

VICHEREK, P. (1997): Dojížďka za prací na Moravě a ve Slezsku. Teze disertační práce. Přírodovědecká fakulta, Masarykova univerzita, (nepublikováno), Brno.

Datové zdroje a další internetové zdroje:

ArcČR 500 – Digitální geografická databáze 1:500 000. Verze 2.0. ARCDATA Praha, s.r.o., 2003.

ČSÚ (2001): Databáze výsledků ze Sčítání lidu, domů a bytů k 1. 3. 2001. Elektronická databáze dat. Dojížďka a vyjížďka. Český statistický úřad, Praha.

ČSÚ (2011): Databáze výsledků ze Sčítání lidu, domů a bytů k 26. 3. 2011. Elektronická databáze dat. Český statistický úřad, Praha.

www.czso.cz – webový portál Českého statistického úřadu

www.kpmg.com/CZ – webový portál společnosti KPMG

www.mpsv.cz – webový portál Ministerstva práce a sociálních věcí

10 . Přílohy

Příloha 1: Přehled obcí okresu Benešov

Obce okresu Benešov	Regionalizace dle dojížďky				PS s jádrem regionu *		Počet obyvatel	
	celková		školská					
	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001
Benešov	BEN	BEN	BEN	BEN	NOD	NOD	16 264	16 323
Bernartice	PRA	HBR	VLA	HBR	18	0	212	228
Bílkovice	VLA	VLA	VLA	VLA	59	80	196	198
Blažejovice	PRA	HBR	VLA	HBR	62	0	103	96
Borovnice	VLA	VLA	VLA	VLA	23	87	74	96
Bukovany	PRA	BEN	PRA	BEN	59	92	735	597
Bystřice	BEN	BEN	BEN	BEN	74	131	4 276	3 872
Ctiboř	VLA	VLA	VLA	VLA	106	163	116	108
Čakov	PRA	BEN	BEN	BEN	113	81	121	109
Čechtice	VLA	VLA	VLA	VLA	65	2	1 406	1 424
Čerčany	PRA	PRA	PRA	BEN	96	105	2 791	2 609
Červený Újezd	TAB	TAB	TAB	SED	34	54	314	303
Český Šternberk	PRA	BEN	VLA	VLA	93	41	157	150
Čtyřkoly	PRA	PRA	PRA	BEN	126	132	634	275
Děkanovice	PRA	HBR	VLA	HBR	14	0	59	64
Divišov	PRA	BEN	VLA	VLA	67	73	1 540	1 307
Dolní Kralovice	PRA	HBR	VLA	HBR	39	0	900	905
Drahňovice	PRA	BEN	PRA	VLA	50	21	71	61
Dunice	PRA	HBR	VLA	HBR	0	0	63	68
Heřmaničky	BEN	BEN	SED	SED	36	61	712	668
Hradiště	VLA	VLA	VLA	VLA	38	73	26	38
Hulice	PRA	VLA	PRA	VLA	39	26	285	299
Hvězdonice	PRA	PRA	PRA	BEN	80	56	320	315
Chářovice	PRA	BEN	PRA	BEN	82	59	188	158
Chleby	PRA	BEN	BEN	BEN	59	88	54	64
Chlístov	BEN	BEN	BEN	BEN	80	177	357	229
Chlum	VLA	VLA	VLA	VLA	40	80	134	141
Chmelná	VLA	VLA	VLA	VLA	85	145	126	110
Chocerady	PRA	PRA	PRA	BEN	94	75	1 224	1 002
Choratice	PRA	PRA	PRA	BEN	40	15	76	57
Chotýšany	BEN	BEN	BEN	VLA	69	110	491	456
Chrášťany	BEN	BEN	BEN	BEN	73	162	240	184
Jankov	BEN	BEN	BEN	BEN	42	69	940	893
Javorník	VLA	VLA	VLA	VLA	92	110	114	136
Ješetice	BEN	BEN	BEN	BEN	26	45	121	125
Kamberk	VLA	VLA	VLA	VLA	8	14	156	170
Keblov	VLA	VLA	VLA	VLA	41	85	175	203
Kladruby	VLA	VLA	VLA	VLA	34	94	231	195

Obce okresu Benešov	Regionalizace dle dojížďky				PS s jádrem regionu *		Počet obyvatel	
	celková		školská					
	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001
Kondrac	VLA	VLA	VLA	VLA	114	145	463	469
Kozmice	BEN	BEN	BEN	BEN	43	153	274	231
Krhanice	PRA	PRA	PRA	BEN	91	52	918	782
Krňany	PRA	PRA	PRA	BEN	82	98	401	328
Křečovice	BEN	BEN	BEN	BEN	32	63	724	711
Křivsoudov	VLA	VLA	VLA	VLA	33	38	407	390
Kuňovice	VLA	VLA	VLA	VLA	83	117	89	77
Lešany	PRA	BEN	PRA	BEN	79	33	695	551
Libež	VLA	VLA	VLA	VLA	68	113	166	159
Litichovice	PRA	BEN	VLA	VLA	0	71	48	53
Loket	PRA	HBR	VLA	HBR	39	0	575	560
Louňovice pod Blaníkem	VLA	VLA	VLA	VLA	70	68	643	707
Lštění	PRA	PRA	PRA	BEN	95	98	408	293
Maršovice	BEN	BEN	BEN	BEN	58	115	706	685
Mezno	TAB	TAB	TAB	TAB	73	83	346	369
Miličín	BEN	BEN	TAB	TAB	25	25	877	904
Miřetice	VLA	VLA	VLA	VLA	76	114	153	155
Mnichovice	VLA	VLA	VLA	VLA	80	106	184	238
Mrač	PRA	BEN	PRA	BEN	84	98	800	643
Načeradec	VLA	VLA	VLA	VLA	44	69	1 003	1 055
Nespeky	PRA	PRA	PRA	BEN	97	89	669	447
Netvořice	PRA	BEN	BEN	BEN	69	68	1 130	1 064
Neustupov	BEN	BEN	BEN	BEN	11	32	512	518
Neveklov	BEN	BEN	BEN	BEN	76	90	2 541	2 359
Olbramovice	BEN	BEN	BEN	BEN	57	85	1 189	1 105
Ostrov	VLA	VLA	VLA	VLA	32	97	58	49
Ostředek	PRA	BEN	PRA	BEN	55	77	437	306
Pavlovice	VLA	VLA	VLA	VLA	75	129	210	165
Petroupim	BEN	BEN	BEN	BEN	58	130	305	290
Popovice	BEN	BEN	BEN	BEN	73	131	279	259
Poříčí nad Sázavou	PRA	BEN	PRA	BEN	96	84	1 218	974
Postupice	BEN	BEN	BEN	BEN	67	120	1 200	1 125
Pravonín	VLA	VLA	VLA	VLA	56	95	549	542
Přestavlky u Čerčan	PRA	PRA	PRA	BEN	69	36	346	255
Psáře	VLA	VLA	VLA	VLA	71	118	126	121
Pyšely	PRA	PRA	PRA	PRA	115	112	1 744	1 196
Rabyně	PRA	PRA	PRA	BEN	94	75	278	227
Radošovice	VLA	VLA	VLA	VLA	100	134	322	297
Rataje	VLA	VLA	VLA	VLA	77	103	177	189
Ratměřice	BEN	BEN	VLA	BEN	35	41	266	301

Obce okresu Benešov	Regionalizace dle dojížďky				PS s jádrem regionu *		Počet obyvatel	
	celková		školská					
	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001
Řehenice	PRA	PRA	PRA	PRA	100	81	424	415
Řimovice	VLA	VLA	VLA	VLA	88	143	209	186
Sázava	PRA	PRA	PRA	BEN	74	73	3 764	3 728
Slověnice	VLA	BEN	VLA	VLA	68	88	47	39
Smilkov	BEN	BEN	BEN	BEN	21	24	265	271
Snět	PRA	HBR	VLA	HBR	12	0	98	109
Soběhrdy	BEN	BEN	BEN	BEN	67	131	342	286
Soutice	VLA	VLA	VLA	VLA	7	42	249	224
Stranný	BEN	BEN	BEN	BEN	56	45	105	116
Strojetice	VLA	VLA	VLA	VLA	38	63	136	127
Struhařov	BEN	BEN	BEN	BEN	91	157	782	630
Střezimíř	TAB	TAB	TAB	TAB	55	63	314	339
Studený	PRA	HBR	VLA	HBR	13	0	98	107
Šetějovice	PRA	HBR	VLA	HBR	33	0	69	58
Tehov **	VLA	VLA	VLA	VLA	60	61	361	329
Teplýšovice	BEN	BEN	BEN	BEN	73	144	441	382
Tichonice	VLA	PRA	VLA	PRA	48	18	189	208
Tisem	BEN	BEN	BEN	BEN	110	172	218	189
Tomice	PRA	HBR	VLA	HBR	8	0	136	130
Trhový Štěpánov	VLA	VLA	VLA	VLA	52	71	1 347	1 262
Třebešice	BEN	BEN	VLA	VLA	82	86	85	76
Týnec nad Sázavou	PRA	BEN	PRA	BEN	68	68	5 530	5 213
Václavice	BEN	BEN	BEN	BEN	92	173	551	446
Veliš	VLA	VLA	VLA	VLA	43	62	327	323
Vlašim	VLA	VLA	VLA	VLA	NOD	NOD	11 723	12 270
Vodslivy	PRA	PRA	PRA	BEN	20	30	105	96
Vojkov	SED	SED	SED	BEN	48	47	564	481
Votice	BEN	BEN	BEN	BEN	44	73	4 552	4 462
Vracovice	VLA	VLA	VLA	VLA	81	147	356	379
Vranov	PRA	BEN	BEN	BEN	79	90	377	296
Vrchotovy Janovice	BEN	BEN	BEN	BEN	39	64	973	840
Všechlapy	VLA	BEN	VLA	VLA	28	45	84	76
Vysoký Újezd	PRA	BEN	BEN	BEN	27	45	205	171
Xaverov	PRA	PRA	PRA	BEN	50	52	66	56
Zdislavice	VLA	VLA	VLA	VLA	95	104	552	529
Zvěstov	VLA	VLA	BEN	BEN	32	35	377	391
						Okres Benešov:	**95 459**	**90 625**

Zdroj dat: SLDB 2011, SLDB 2001, vlastní výpočty
*Pozn.: * Pracovní spjatost s jádrem regionu vymezeného dle celkové dojížďky; ** k 1.1. 2009 byla k obci Tehov připojena obec Nemíž; Zkratky: BEN – Benešov, HBR – Havlíčkův Brod, PRA – Praha, SED – Sedlčany, TAB – Tábor, VLA – Vlašim, NOD – jádro regionu.*

Příloha 2: Vybrané demografické a socio-ekonomické charakteristiky okresu Benešov z let 2001 až 2011

Vybrané ukazatele	Měřicí jed.	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Rozloha*	km^2	1523	1523	1523	1523	1523	1528	1475	1475	1475	1475	1475
Počet obcí*		115	115	115	115	115	115	115	115	114	114	114
z toho měst		7	7	7	7	7	8	9	9	9	9	9
Počet obyvatel *,**, ***	osoby	90590	90758	90941	90844	91074	91685	92631	93446	94091	94652	95445
ženy		45983	46072	46149	46106	46111	46412	46817	47141	47521	47803	48256
Obyvatelé ve věku*,**												
0 - 14	%	15,6	15,3	15,0	14,9	14,6	14,4	14,4	14,4	14,5	14,7	15,1
15 - 64	%	69,7	70,1	70,4	70,6	70,7	70,8	70,8	70,6	70,2	69,7	68,7
65 a více	%	14,7	14,6	14,6	14,6	14,6	14,8	14,9	15,1	15,3	15,6	16,2
Průměrný věk obyvatel*,**	roky	39,3	39,5	39,8	40,0	40,2	40,4	40,5	40,7	40,8	40,9	41,1
muži		37,8	38,0	38,3	38,6	38,8	39,0	39,2	39,3	39,4	39,6	39,8
ženy		40,7	40,9	41,2	41,4	41,6	41,7	41,9	42,0	42,1	42,3	42,4
Živě narození**	osoby	787	819	800	843	860	966	1018	1065	1103	1040	981
Zemřelí**	osoby	1015	1072	1063	1093	1099	982	1012	1042	1080	1055	1023
Přistěhovalí**	osoby	1188	1466	1432	1325	1381	1544	2084	1822	1642	1577	1608
Vystěhovalí**	osoby	997	1045	986	1172	912	917	1144	1030	1020	1001	974
Sňatky**		442	410	415	410	434	426	516	500	424	413	392
Rozvody**		251	231	244	241	261	232	211	233	238	273	254
Na 1 000 obyvatel**												
přirozený přírůstek	‰	-2,5	-2,8	-2,9	-2,8	-2,6	-0,2	0,1	0,2	0,2	-0,2	-0,4
přírůstek stěhováním	‰	2,1	4,6	4,9	1,7	5,2	6,9	10,2	8,5	6,6	6,1	6,7
celkový přírůstek	‰	-0,4	1,9	2,0	-1,1	2,5	6,7	10,3	8,8	6,9	5,9	6,2
Uchazeči o zaměstnání*,**	osoby	1537	1880	2178	2488	2365	2025	1542	1569	2858	3217	2933
Míra registr. Nezaměstnanosti*,** (%)												
původní metodika		3,5	3,8	4,7	5,1	4,9	4,2	.	.	.	.	.
nová metodika		.	.	.	.	4,5	3,8	3,0	3,1	5,7	6,1	5,5
Volná pracovní místa *,**		974	350	437	521	608	919	978	897	300	246	344
Uchazeči na 1 volné místo *, **		1,6	5,4	5,0	4,8	3,9	2,2	1,6	1,7	9,5	13,1	8,5
Zahájené byty		337	367	559	439	616	439	520	503	502	329	348
Dokončené byty **		342	220	275	355	411	616	326	429	400	441	421
Děti v mateřských školách	osoby	2445	2507	2528	2564	.	2445	2555	2585	2674	2786	3056
Žáci základních škol	osoby	9801	9571	9307	9055	.	8042	7810	7555	7500	7430	7478
Lékaři na 1 000 obyvatel	osoby	3,1	3,1	3,1	3,2	3,1	3,1	3,3	3,5	3,5	3,3	3,2
Evidovaná vozidla (k 31. 12.)		60306	63589	63005	64425	66585	69166	72465	75777	76889	78470	80180

Zdroj: czso.cz, upraveno

*Pozn.: * stav k 31. 12.; ** přepočteno na územní strukturu k 1.1. 2007; *** počet obyvatel 2011 byl navázán na výsledky SLDB 2011 a není srovnatelný s předchozími roky.*

Příloha 3: Formulář dotazníkového šetření

Dotazník k dojížďce za prací do Prahy

Dobrý den, chtěl bych Vás tímto požádat o vyplnění krátkého dotazníku, který zkoumá vztah osob z okresu Benešov k dojížďce za prací do Prahy. Dotazník je zcela anonymní a bude sloužit výhradně jako podklad pro zpracování mé diplomové práce na téma „Změny v sociogeografické regionalizaci okresu Benešov v letech 2001–2011". Vyplnění dotazníku Vám zabere přibližně 5 minut.

Předem moc děkuji za vyplnění, Ondřej Pešek
Student posledního ročníku Přírodovědecké fakulty Univerzity Karlovy v Praze
E-mail: pesekond@natur.cuni.cz

*Povinné pole

1) Bydlíte v okrese Benešov (nebo pocházíte z okresu Benešov) a pracujete v Praze? *

- ○ Ano
- ○ Ne

2) Ve které obci okresu Benešov bydlíte? *

Napište. Pokud bydlíte v Praze, napiště název obce, ze které pocházíte.

3) Dojíždíte do Prahy za prací? *

- ○ Ano - denně (5x za týden a více) → B
- ○ Ano - méně jak 5x za týden → B
- ○ Ano - 1x týdně a bydlím v Praze → A
- ○ Ne - bydlím v Praze → A

A1) Které dva aspekty Vás nejvíce ovlivnily při rozhodování bydlet v Praze? *

- ☐ Širší pracovní trh
- ☐ Lepší dostupnost služeb
- ☐ Úspora času na cestě do práce
- ☐ Rodina (manžel(ka) / přítel(kyně))
- ☐ Jiné:

A2) Je podle Vás bydlení v Praze ekonomicky výhodnější, než denní dojížďka do Prahy? *

- ○ Rozhodně Ano
- ○ Spíše Ano
- ○ Náklady jsou podobné
- ○ Nevím
- ○ Spíše Ne
- ○ Rozhodně Ne

4) Využíváte cestou do práce po Praze MHD? *

- ○ Ano
- ○ Ne

5) Vyberete dva aspekty, které vnímáte jako důležité při volbě dopravního prostředku k dojíždění za prací: *

- ☐ Rychlost
- ☐ Flexibilita
- ☐ Cena
- ☐ Pohodlí

6) Považujete čas strávený cestou do práce za: *

	Rozhodně Ano	Spíše Ano	Vnímám to neutrálně	Spíše Ne	Rozhodně Ne
Příjemný	○	○	○	○	○
Promarněný	○	○	○	○	○
Vhodný k odpočinku	○	○	○	○	○
Vhodný k navázání kontaktů	○	○	○	○	○
Vhodný k vyřízení některých pracovních záležitostí	○	○	○	○	○

7) Kolik minut Vám běžně trvá cesta do práce? *

8) Bylo by pro Vás přijatelné, kdyby Vám cesta do práce trvala každý den o 30 minut déle? *

Například při zhoršení dopravní dostupnosti, změně jízdních řádů a pod.

- ○ Rozhodně Ano
- ○ Spíše Ano
- ○ Spíše Ne
- ○ Rozhodně Ne

9) Jaké jsou přibližně Vaše průměrné měsíční výdaje na dopravu do práce a z práce? *

Napište v Kč.

10) Vnímáte práci v Praze v porovnání s prací v regionu okresu Benešov za: *

	Rozhodně Ano	Spíše Ano	Nedokáži posoudit	Spíše Ne	Rozhodně Ne
Prestižnější	○	○	○	○	○
Vhodnější pro kariérní růst	○	○	○	○	○
Vhodnější pro získání kontaktů	○	○	○	○	○
Vhodnější k uplatnění své kvalifikace	○	○	○	○	○
S lepšími platovými podmínkami	○	○	○	○	○

11) Přijal(a) byste pracovní místo obdobného zařazení jako máte v současné době v blízkosti svého bydliště: *

Pokud bydlíte v Praze, tak v blízkosti místa odkud pocházíte.

	Rozhodně Ano	Spíše Ano	Možná	Spíše Ne	Rozhodně Ne
Se stejným platem	○	○	○	○	○
S platem nižším o 3.000 Kč/měs.	○	○	○	○	○
S platem nižším o 5.000 Kč/měs.	○	○	○	○	○
S platem nižším o 7.000 Kč/měs.	○	○	○	○	○

12) Čistě teoreticky, přijal(a) byste spíše práci A nebo B? *

○ A) s čistým příjmem 20.000 Kč/měs., kde Vám cesta do prace trvá 70 min. a náklady na dopravu máte 2.500 Kč/měs.

○ B) s čistým příjmem 15.000 Kč/měs., kde Vám cesta do prace trvá 10 min. chůze.

13) Čistě teoreticky, přijal(a) byste spíše práci A nebo B? *

poz.: čistým příjmem je myšleno už i po odečtení nákladů na dopravu.

○ A) s čistým příjmem 20.000 Kč/měs., kde Vám cesta do prace trvá 2 h.

○ B) s čistým příjmem 17.500 Kč/měs., kde Vám cesta do prace trvá 1 h.

14) Vaše pohlaví? *

○ Muž

○ Žena

15) Váš věk? *

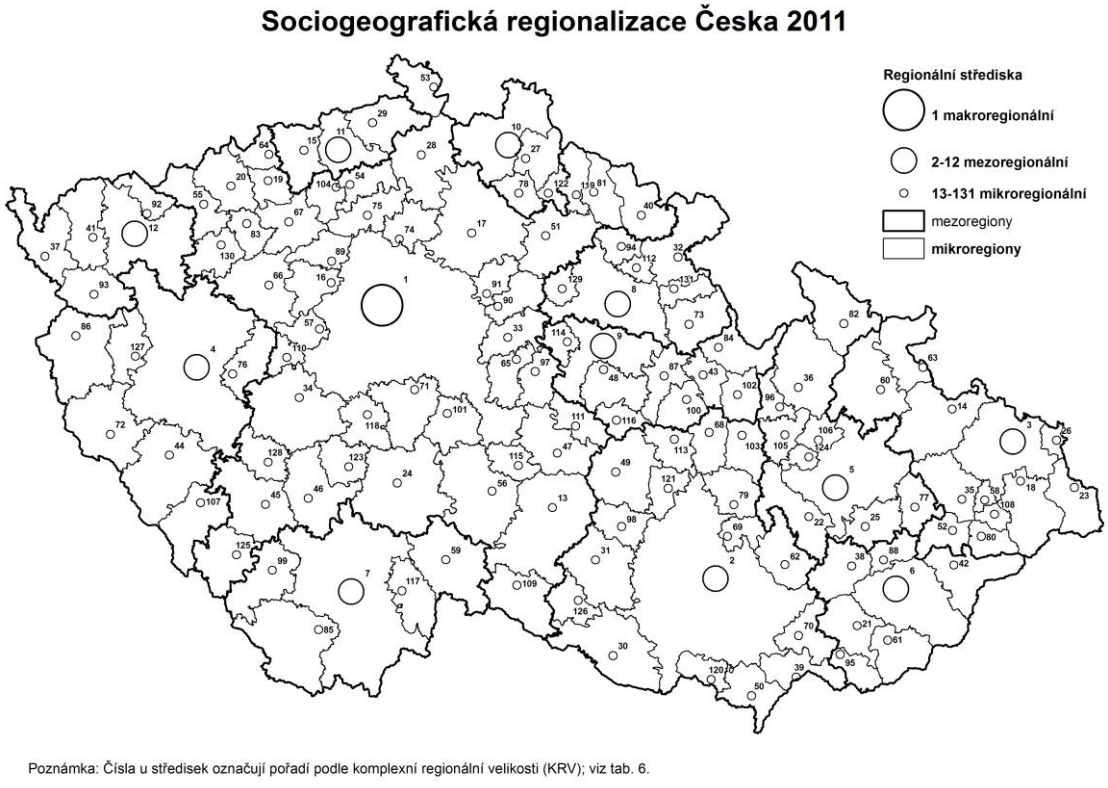
16) Vaše nejvyšší dosažené vzdělání? *

- ◯ Základní
- ◯ Středoškolské - výuční list
- ◯ Středoškolské - maturita
- ◯ Vysokoškolské

17) Jaký je Váš průměrný měsíční čistý příjem v Kč? *

- ◯ Do 15.000
- ◯ 15.000 - 19.999
- ◯ 20.000 - 24.999
- ◯ 25.000 - 29.999
- ◯ 30.000 - 34.999
- ◯ 35.000 - 39.999
- ◯ 40.000 - 44.999
- ◯ 45.000 a více
- ◯ Nechci uvádět

Příloha 4: Sociogeografická regionalizace Česka 2011



Zdroj: Hampl, Marada (2015)