

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích

Pedagogická fakulta

Katedra geografie

Ondřej Zych

**DISTANCE-DECAY EFEKT V DOJÍŽĎCE ZA
PRACÍ NA PŘÍKLADU KRAJE VYSOČINA**

Bakalářská práce

České Budějovice 2012

Vedoucí bakalářské práce: RNDr. Stanislav Kraft

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem zadanou bakalářskou práci vypracovala zcela samostatně s použitím uvedené literatury a cenných rad vedoucí práce.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách. Souhlasím dále s tím, aby touto elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích.....

Ondřej Zych

Poděkování:

Rád bych poděkoval vedoucímu své bakalářské práce, panu RNDr. Stanislavu Kraftovi, za jeho cenné rady, informace, materiály a připomínky, které mi během vypracování bakalářské práce poskytl. Dále bych chtěl poděkovat Ing. Janu Honnerovi z Odboru informačních služeb ČSÚ za jeho pomoc při získávání dat.

ZYCH, O. (2011): Distance-decay efekt v dojížděce za prací na příkladu kraje Vysočina. Bakalářská práce, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, katedra geografie, počet stran 82

Anotace:

Předkládaná bakalářská práce se věnuje efektu distance decay v mobilitě za prací a do škol, na příkladu kraje Vysočina mezi léty 1991 a 2001. Stanovením dvou reprezentačních středisek dojížděky, Jihlavy a Třebíče, které znamenají protikladné extrémy mezi vybranými lety, dojde k hlubší analýze vazeb mezi intenzitou vyjížděky jednotlivých obcí a jejich vzdáleností do středisek osídlení. Podstatnou součástí práce je zhodnocení působení efektu distance decay na dojížděku do zaměstnání a do škol, a posouzení změn v rozsahu spádového území středisek mezi cenzy. Spolu s určením faktorů, které změny podmiňují.

Vedoucí bakalářské práce: RNDr. Stanislav Kraft

Klíčová slova:

dojížděka za prací a studiem, prostorová mobilita, distance decay, region a regionalizace, Vysočina

ZYCH, O. (2011): Distance-decay effect of commuting on the example region Vysočina. Bachelor thesis, University of South Bohemia, Pedagogical faculty, Department of Geography, pages 82

Abstract:

The present thesis deals with the effect of distance decay in mobility to work and schools on the example of Vysočina region between 1991 and 2001. By setting the two representative centers of commuting, Jihlava and Třebíč, which means opposite extremes between selected years, there will be a deeper analysis of the relationships between the intensity of commuting by municipalities and their distances to the centers of settlements. A substantial part of the work is to evaluate the effect of distance decay on commuting to work and schools. And also assess changes in the catchment area centers range between censuses. Along with identifying the factors that makes the changes.

The leader of Bachelor thesis: RNDr. Stanislav Kraft

Key words:

commuting to work and studies, spatial mobility, distance decay, region and regionalization, Vysočina

OBSAH:

1. Úvod.....	7
1.1. Hypotézy.....	8
2. Teoretická východiska práce a přehled literatury.....	9
2.1. Dojížd'ka obyvatel za prací.....	9
2.2. Distance decay efekt (funkce vzdálenosti).....	14
2.3. Region a regionalizace.....	17
3. Základní geografická charakteristika sledovaného kraje.....	20
3.1. Vývoj administrativního členění kraje	20
3.2. Stručná fyzicko-geografická charakteristika.....	21
3.3. Obyvatelstvo a sídla.....	22
3.4. Hospodářství.....	24
3.4.1. Zemědělství.....	24
3.4.2. Průmysl.....	24
3.5. Dopravní infrastruktura.....	25
4. Metodika práce a zdroje dat.....	27
4.1. Metodika kapitol.....	27
4.2. Zdroje dat a jejich zpracování.....	28
5. Transformační změny v České republice po roce 1989.....	31
6. Střediska mobility do zaměstnání a škol v kraji.....	33
6.1. Zázemí vybraných center dojížd'ky za prací v kraji Vysočina.....	35
6.1.1. Jihlava v roce 1991 a 2001.....	35
6.1.2. Třebíč v roce 1991 a 2001.....	42
6.2. Zázemí vybraných center dojížd'ky za studiem v kraji Vysočina.....	49
6.2.1. Jihlava v roce 1991 a 2001.....	49
6.2.2. Třebíč v roce 1991 2001.....	56
7. Závěr.....	63
8. Seznam literatury.....	65
9. Seznam příloh.....	72
10. Přílohy.....	73

1. Úvod

Dojíždka za prací a do škol je v dnešní geografii chápána jako součást prostorové mobility, která se však nevztahuje jen k obyvatelstvu, ale i k toku informací a zboží (lidského kapitálu). Pohyb obyvatel v prostoru je zapříčiněn řadou faktorů, kterými jsou například ekonomická a sociální úroveň rozvoje území, lokální geografické rozložení obyvatel, a řada dalších. Dojíždka je vnímána jako relativně vratný pohyb, při němž osoby dojíždku vykonávají mobilitou z území obce, ale nemění své trvalé bydliště. Je tedy opakem relativně nevratného procesu, kterým je migrace. Je však nutné mobilitu dále členit na každodenní (dojíždka za prací a do škol) a nepravidelnou neboli nedenní (dojíždka do sezónního zaměstnání, za nákupy, kulturou a veřejnými službami, atd). Mobilita obyvatel za prací a do škol vzniká v důsledku nestejnosemného územního rozložení obyvatelstva a pracovních případě vzdělávacích zařízení. Pro dojíždku je žádoucí kvalitní dopravní síť, dostatečná kapacita a frekvence dopravní obslužnosti. Ve spojení s mobilitou obyvatelstva se tato práce do značné míry věnuje efektu distance decay (funkci vzdálenosti), který v návaznosti na první geografický zákon z roku 1970 říká, že díky rostoucí vzdálenosti mezi dvěma vybranými lokalitami upadá jejich vzájemná intenzita interakcí určitého jevu (v daném případě tedy dojíždky). Oproti dojíždce je však termín distance decay v rámci české geografie poměrně neprobádaným tématem a je tedy nutné vycházet především z cizojazyčných zdrojů.

Důvodů, proč jsem si zvolil bakalářskou práci na toto téma, je několik. Prvním z nich je, že cestuji denně ať už městskou hromadnou dopravou, nebo vlakem do Českých Budějovic a tudíž se sám podílím na prostorové mobilitě. Další motivací jsem spatřoval v zajímavém a dosud málo v České republice publikovaném geografickém tématu distance decay. Při výběru území, do kterého bude zasazena řešená problematika, byl první volbou kraj Vysočina.

Hlavním cílem předložené práce je přiblížit problematiku distance decay efektu v návaznosti na vyjíždku za prací z obcí kraje do 2 vybraných reprezentativních středisek, Jihlavy a Třebíče. I přestože je problematika distance decay výhradně teoretická, snaží se ji práce přiblížit na základě mobility obyvatelstva za prací a studiem. Problematika funkce vzdálenosti je vnímána na základě prvního geografického zákona (Tobler 1970), jež říká, že vše souvisí se vším, ale blízké věci k sobě přiléhají více než ty vzdálené. Dalším cílem je věnovat se změnám v dojíždce a v efektu funkce vzdálenosti nastalým mezi lety 1991, 2001, jež vycházejí z transformačního období v České republice (ČR) po roce 1989. Práce navíc věnuje větší pozornost obcím, které se ve značné míře vymykají modelu

distance decay a pokusí se o zhodnocení příčin dané situace. V neposlední řadě se práce pokouší o vysvětlení, zda se dá model distance decay vhodně aplikovat na kraj Vysočina.

1.1. Hypotézy

1. Hlavní hypotézou je, že dojíždka za prací a studiem do Jihlavy, jakožto největším městem kraje, je nejintenzivnější z menších obcí ležících v bezprostřední blízkosti Jihlavy. Zároveň bude vysoká v obcích, které nemají dostatečná vzdělávací zařízení, nebo nemohou uspokojit poptávku po pracovních příležitostech. A které se skládají hlavně z obyvatelstva s vyšším dosaženým vzděláním, které se orientuje na jiná odvětví. Zejména tito obyvatelé jsou tedy nuceni z obcí vyjíždět do rozšířenějších a často specializovanějších služeb a podniků, které se koncentrují ve městě. Zmiňovaná hypotéza vychází z Hampla (2005), který na základě své humánně-geografické regionalizace České republiky poukazuje na fakt, že Jihlava je pouze střediskem mikroregionálním a ne meziregionálním. Na druhé straně je Jihlava šestnáctým nejvýznamnějším dojíždčkovým střediskem v rámci ČR a bezesporu výrazným dojíždčkovým centrem v kraji. Vyplývá to především z dobré přístupnosti k dálnici D1, kvůli které však Jihlavě v dojíždce do značné míry konkurují velkoměsta Praha a Brno.
2. Porovnání dojíždky mezi lety 1991 a 2001 zaznamenává nárůst vyvolaný rozvojem individuální automobilové dopravy a omezením pracovních příležitostí na venkově. Naopak v městských částech geografického prostoru dochází k rozvoji jednotlivých odvětví průmyslu a služeb.
3. Křivka modelu distance decay bude spolehlivější v dojíždce za prací než za vzděláním. Hlavní příčinnou této skutečnosti je dle Hampla (2005) zejména chyba v metodice sčítání, kde jsou do dojíždějících za studiem zahrnováni obyvatelé ze všech stupňů hierarchické úrovně škol (základní, střední a vysoké školy), tudíž přesně neodráží přirozený vztah mezi vzdáleností. Pokud bychom se zaměřili na tyto stupně školství dle dojíždky, tak jedním ze stupňů, který může poměrně kvalitně kopírovat křivku distance decay, jsou základní (lokální) školy, protože jsou relativně rovnoměrně rozložené v prostoru.

2. Teoretická východiska práce a přehled literatury

2.1. Dojížd'ka obyvatel za prací

Dojížd'ka obyvatel za prací je důležitou složkou prostorové mobility obyvatelstva. Je chápána jako celosvětový problém, který je podmíněn růstem nesouladu mezi koncentracemi obyvatelstva a koncentrací pracovních příležitostí. Dojížd'ka úzce souvisí s malými obcemi, které jsou zdrojem vyjížd'ky do větších obcí, jež mají díky většímu počtu obyvatel dostatečné pracovní (a školské) zázemí. S rostoucí velikostí obcí roste i intenzita dojížd'ky a dochází k nárůstu pohybu obyvatel mezi jednotlivými městy. Zároveň v posledních letech narůstá i jakési formování dělby práce uvnitř města a jeho zázemí. Dojížd'ka je tedy důležitým typem formování funkčně-prostorových vazeb sídelní struktury. „Při analýze dojížd'ky je vhodné vycházet ze širšího konceptu prostorového pohybu obyvatel. Ten je součástí obecněji chápaného pohybu obyvatel, kam lze kromě prostorového pohybu přiřadit ještě přirozený pohyb (procesy rození a vymírání) a socioekonomický pohyb (změna postavení lidí v sociální struktuře společnosti, ekonomické postavení). Všechny tři druhy pohybů vykazují určitou souvislost a vzájemnou provázanost, např. migraci mladých lidí z venkovského prostředí do města doprovází obvykle změna zaměstnání a v mnohých případech také přechod na jiný režim reprodukčního chování.“ (Dojížd'ka za prací a do škol v kraji Vysočina, ČSÚ 2005).

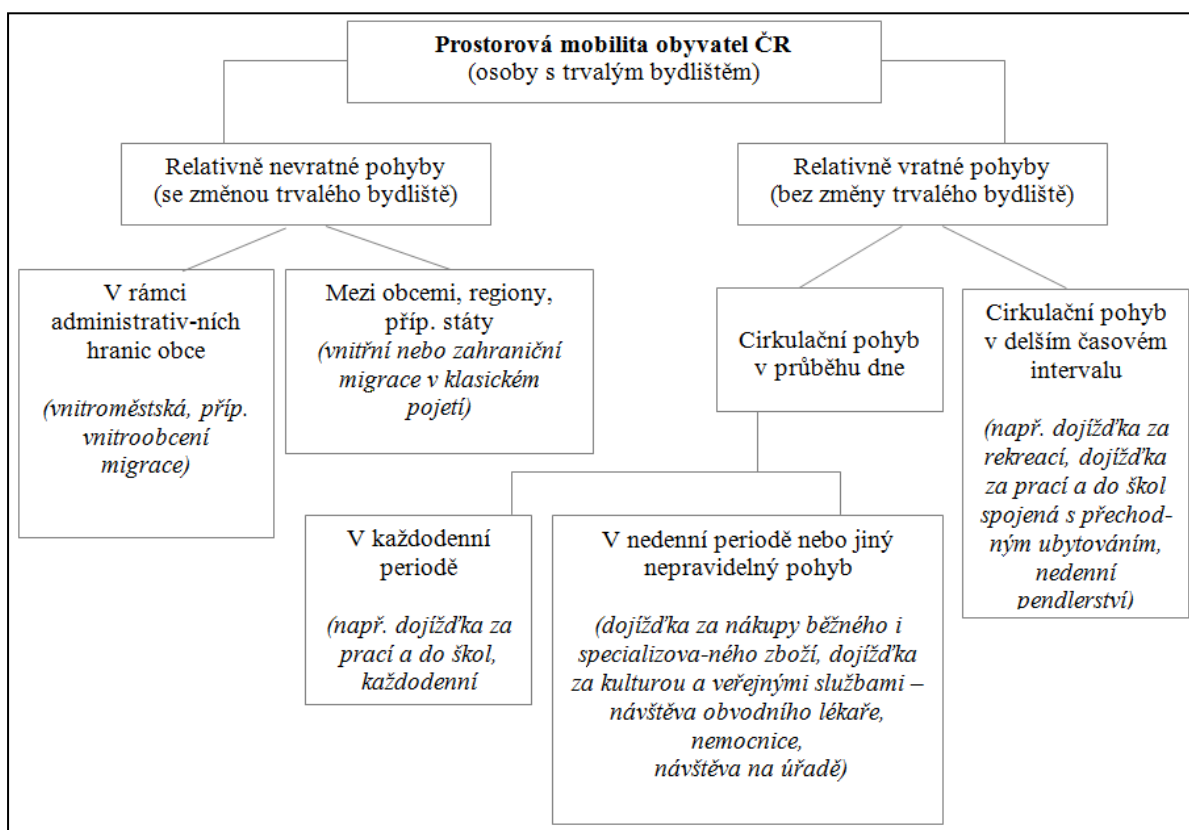
Rozmach individuální automobilové dopravy po r. 1993 a omezení pracovních příležitostí na venkově se staly hlavními předpoklady pro narůstající rozvoj dojížd'ky. Dojížd'kové vzdálenosti se prodlužovaly a rozšiřovala se především dopravní infrastruktura v městských regionech. Dojížd'ka se tedy naopak stává příčinou rozvoje dopravy a její infrastruktury, územního plánování, bydlení a dění na pracovním trhu. Dojížd'kové toky mezi městy nebo regiony, potažmo jejich účinek na bydlení a trh práce, jsou součástí prostorových vazeb. Takové vazby však nejsou aplikovány pouze na dojížd'ku, ale například i na migraci, mezinárodní obchod, nákupní chování (Vries a kol., 2004, s. 1).

Obecně je dojížd'kou chápán denní pohyb (za prací, popřípadě studiem), ale je třeba nezapomínat na tzv. sezónní dojížd'ku, probíhající pouze v určitých ročních obdobích (typické pro horské destinace nebo zemědělství). Dnes se dojížd'kou rozumí pouze přeprava pomocí motorizovaných dopravních prostředků, které s sebou přinesl rozvoj průmyslu. Avšak dříve tomu tak nebylo. Až do 50. let 20. století dojížd'ka zahrnovala i docházku, která však musela trvat alespoň 30 minut, a dojížd'ku na kole. Formování autobusové přepravní dopravy po druhé světové válce ovšem znamenalo odklonění se

od této myšlenky. Docházka v rámci Československa je známa naposledy v 60. letech a to v horských částech Slovenska (Hůrský, 1969).

V dané bakalářské práci se občas objeví pojem vyjíždka. Jaký je vlastně rozdíl mezi vyjíždkou a dojíždkou? Sice malý, ale velice podstatný, a proto je třeba důležité tyto dva pojmy od sebe odlišovat. Dojíždkou za prací je rozuměna cesta do zaměstnání z hlediska obce, kde se nachází pracoviště, a vyjíždkou je cesta za zaměstnáním z obce trvalého bydliště.

Obr. 1: Schéma rozdělení prostorové mobility obyvatel ČR



Zdroj: Dojíždka za prací a do škol v kraji Vysočina, ČSÚ 2005

Podle Palotáse (1965) má dojíždka své výhody i nevýhody a to jak celospolečenské, tak i individuální:

- přednosti: výroba v závodech přivede pracovní sílu, které se jinde pracovních míst nedostává, a lidé nemusí svůj osobní život podřizovat práci tím, že by změnili bydliště; zmírnění stěhování lidí z venkova do měst a rozvoj příměstského osídlení; následný útlum velkého rozrůstání měst; lidé se dostávají do kontaktu s takovými zařízeními v centru dojíždky, která by ve venkovských sídlech nenalezli (nákupní centra, zdravotní péče a další); dojíždka hromadnou dopravou může být navíc

pro obyvatele relativně levná při využívání studentského jízdného a dalších slevových tarifů (např. měsíční jízdenky).

- nevýhody: ať už lidé používají jakýkoliv druh přepravy, tak v době, kdy opouštějí zaměstnání, může docházet k jednostrannému přetížení dopravy (=dopravní špička); dojíždějící za zaměstnáním a studii, kteří využívají veřejnou hromadnou dopravu, značně přispívají k její přeplněnosti a mizení faktoru komfortnosti; kvůli velkému počtu dojíždějících z určitého směru v rámci města jsou městské dopravní podniky častokrát vyzývány, aby zde zavedly nové linky; jednotlivci ztrácí osobní čas, zkracuje se jeho osobní volno; může navíc docházet i k únavě z cestování a následné větší pravděpodobnosti úrazu, pokud člověk vykonává manuální práci.

Dojíždka je poprvé zjišťována na základě Sčítání lidí, domů a bytů (SLDB) k 1. 3. 1961. Až do tohoto roku bylo získávání dat na toto téma realizováno různými regionálními plánovacími institucemi pomocí anketních šetření. I SLDB 1961 mělo však své chyby. Dojíždka totiž byla zjištěna jen pro 216 dojíždkových center v českých zemích a pro ostatní centra byla nezjistitelná. Naproti tomu pro vyjíždku byla získána plnohodnotná data. Nebyly určeny hranice a byly zjišťovány všechny obce, u kterých se navíc doplnily údaje například o tom, za jakým odvětvím lidé vyjíždějí (Čekal 2006, s. 23).

Následná sčítání se samozřejmě poučovala z chyb prvního a snažila se podávat co nejpřesnější údaje. SLDB k 1. 12. 1970 stanovilo dojíždkovým centrem každé středisko přesahující 50 obyvatel pracujících v průmyslu. Navíc bylo zjišťováno, jakým prostředkem se lidé do práce dopravují, jaká je vzdálenost mezi bydlištěm a pracovištěm a kolik času cesta do práce lidem trvá. Další sčítání k 1. 11. 1980 stanovilo dojíždkovým centrem každou obec, kam dojíždí za zaměstnáním alespoň 10 lidí (1506 obcí v českých zemích). Následná, a pro tuto práci důležitější SLDB k 3. 3. 1991 a 1. 3. 2001 sledovala dojíždku pro každou obec, kam dojíždí nejméně 1 osoba (Špoková 2007, s. 8).

První zmínky o výzkumu dojíždky sahají až do konce devatenáctého století do Německa (Zapletalová 1974). Ke geografii má tento výzkum však ještě daleko. Nejstarším počinem týkajícím se dojíždky bylo dotazníkové šetření dojíždky za práci do průmyslového závodu, které provedl Wörishoffer r. 1891 (Uthoff, 1967, s. 27). Další autor (Hassing 1910) se ve své dopravní a sídelní geografii Vídně vyjadřuje o dojíždce jako ukazateli vymezení vlivu města. Dalším autorem je W. Christaller (1933, 1957), který se zabývá příčinami a podobami dojíždky za práci a vztahem mezi městem a zázemím. Dříve se otázce dojíždky věnovali urbanisté než geografové, kdy první šetření prováděl například Ústav pro tvorbu měst. Ve druhé polovině 30. let se teprve začínají objevovat příspěvky z geografie, kdy se prvním čistě geografickým dílem odkazujícím na dojíždku

prezentuje H. Lössch (1929). Možný zájem o tuto tematiku je však zastaven s příchodem druhé světové války a až po jejím skončení se začínají objevovat nové studie.

Daná problematika se stala podnětem velkého množství prací českých (popř. slovenských) geografů. K 1. 1. 1946 bylo uskutečněno dotazníkové šetření ve všech obcích na Moravskoslezsku, kterým se mimo jiné zjišťovala i dojíždka za prací. Z tohoto anketního šetření plynou první české publikace o dojízdce od B. Šilhana (1946) a J. Mrkose (1948). Šilhan (1964) využívá dat pro zjištění příčin a dopadů dojíždky za prací z venkova do měst na příkladu moravského centra Brna. Dílo druhého jmenovaného s názvem „Pohyb obyvatelstva za zaměstnáním do hlavních středisek práce v zemi Moravskoslezské“ je pro danou dobu dílem nesmírně hodnotným, protože na základě dojíždky poukazuje na vazby mezi danými středisky na Moravě a ve Slezsku. Navíc v publikaci převažují grafická znázornění nad textovými. Mrkos města roztrídil do 5 typů středisek podle počtu dojíždějících za prací. Nejvýznamnější jsou města nad 10 000 dojíždějících (Brno, Zlín, Ostrava). Druhým typem jsou obce s dvěma až deseti tisíci dojíždějícími a poté následují úrovně od 500 – 2 000, 150 – 500 a s méně než 150 dojíždějícími.

Dalším významným geografem, tentokrát 60. let 20. století, je M. Macka (1964, 1966 a 1969), který vycházel ze SLDB 1961 a který se zaměřil na určení spádových center dojíždky za prací, definoval základní pojmy jako dojíždka do zaměstnání, denní a nedenní dojíždka, místo bydliště a pracoviště, určil dojíždkové poměry do měst a jejich zázemí na Brněnsku a věnoval se i kartografickému znázorňování těchto jevů (Krejčí, Toušek 2004). Kromě Macky se kartografickým metodám zobrazení dojíždky věnoval i J. Hůrský (1969). Zjistil dojíždku a vyjíždku pro muže a ženy zvláště v 207 městech na Československu (1964). Navíc se svými mapami (o dojízdce do zaměstnání, vymezení oblasti vyjíždky do zaměstnání) podílel na tvorbě Atlasu ČSSR (1966).

Od šedesátých let se rozvíjí urbanistické pracoviště Terplan v Praze, které se zajímá o pohyb obyvatelstva za prací. Zde působí dva významní spoluautoři A. Andrla a M. Pojer (1964), kteří poukazují na dojíždku jako důsledek poválečného vývoje průmyslu, dále na nesoulad mezi místem pracovní příležitosti a bydlištěm, následně na budoucí snižování intenzity dojíždky. Andrla a Pojer (1974) stanovili nejvýznamnějšími centry dojíždky do zaměstnání města nad 20 000 obyvatel.

Regionálními vazbami na mikroregionální úrovni se věnovali M. Hampl a K. Kühnl (1967 a 1983). Především Hampl i v dalších letech pokračoval ve studii, když uplatňoval data ze Sčítání lidí, domů a bytů 1991 a 2001. Věnoval se transformačním procesům a jejich dopadům na geografickou organizaci společnosti v ČR (2004, 2005), na základě pracovní a populační velikosti měst určoval střediska (Novák 2009, s. 15). Ze šetření

vzešly dynamické změny ve vývoji sídelní struktury, protože došlo k posílení působnosti největších center ČR (především Prahy, která podle dojížděky vytváří v rámci Čech obrovský region) a omezení mikroregionálních středisek.

V 80. letech se značná část geografů věnovala tvorbě tematických atlasů, jejichž nezbytnou součástí byly mapy o dojížděce. Takové mapy se nacházely v Atlasu ČSR pro rok 1980 (Vystoupil 1984) a Atlasu obyvatelstva ČSSR (J. Maryáš a S. Řehák 1987). Na mapách jsou viditelné dojížděkové regiony středisek, počet dojíždějících a podíl vyjíždějících z ekonomicky aktivních obyvatel. Řehák (1988) se dále angažuje i při hodnocení výsledků SLDB 1980, když vymezuje dojížděkové regiony, poukazuje na jejich velikost a centra. Sleduje vazby mezi jádrem a zázemím dojížděkového regionu, když tvrdí, že jádro je závislé na pracovní síle ze zázemí.

Transformační období české ekonomiky a nedostatky financí v geografické vědě způsobily skutečnost, že výsledky z SLDB 1991 nebyly tak správně interpretovány jako ze sčítání předešlých. Výjimkou je publikace P. Vašíčka a V. Touška (1994), kteří se pokouší o prognózu vývoje obyvatelstva do roku 2010 v brněnském dojížděkovém regionu. V. Toušek je výborný geograf a odborník na dojížděku do zaměstnání. V posledních letech spolupracuje s různými autory za cílem tvorby geografických článků. Společně se Z. Szczyrbou (2004) a kolektivem autorů (M. Baštová a kol., 2005) se pokoušeli poukázat na změny v prostorové mobilitě obyvatelstva mezi lety 1991 a 2001 způsobené transformací ekonomiky. Došli k závěru, že dojížděkové regiony se zvětšují především pro snižující se intenzitu dojížděky v nejbližších obcích od jádra a narůstající intenzitu z obcí vzdálenějších (výjimkou je Ostrava). S podobným výzkumem přišli P. Daněk a T. Krejčí (2007), kteří pohlíželi na hlavní české aglomerace (Prahu, Brno, Plzeň), a došli k závěru, že rozsah zázemí střediska je závislý na významu a velikosti střediska.

Významným slovenským geografem posledních let je D. Michniak (2003), který se zaměřuje na aspekty dojížděky za prací v Bratislavě a na dojížděku za zaměstnáním v jednotlivých krajských městech (2005).

Pro danou tematiku má jistý význam i disertační práce J. Čekala (2006), kde se autor zaměřil na analýzu prostorové mobility obyvatel v jižních Čechách, stanovil hlavní střediska s regiony a věnoval se dojížděkovému zázemí Českých Budějovic.

V. Novák (2009) vytvořil disertační práci pojednávající o dojížděce za prací a celkové migraci v kraji Vysočina. Pro tuto práci je jeho geografická činnost také velice důležitá, i z toho důvodu, že se věnoval podobné tematice a dokonce ve stejné geografické oblasti. Stanovil určité pravidelnosti migračních toků v kraji (také mimo něj) a zabýval se analýzou změn dojížděky mezi lety 1991 a 2001 (na základě dat ze SLDB).

Na závěr je třeba se zmínit o Atlasu Sčítání 2001, který byl vytvořen několika autory, z nichž je pro tuto práci nejdůležitější Z. Čermák (autor mapy Vyjíždka do zaměstnání a do škol). Atlas je dostupný v elektronické i tištěné podobě a má podobnou koncepční stavbu jako atlasy předchozí.

2.2. Distance decay efekt (funkce vzdálenosti)

Distance decay je pojem v geografii poměrně mladý. Základy tohoto pojmu byly stanoveny v tzv. sociální fyzice, kde šlo o pochopení fungování statistických pravidel určitých jevů (demografické jevy, sociálně patologické jevy), které jsou ovlivňovány sociálními faktory. Autoři různých vědních oborů se začínají věnovat prostorovým interakcím, jež vychází z Newtonova gravitačního zákona – říká, že každá 2 tělesa na sebe působí určitou silou. Je to fyzikální zákon, který se však následně promítl i do ostatních přírodních věd. Jednou z forem prostorových interakcí je migrace. V roce 1885 se svými články o migraci přichází E. G. Ravenstein, což je německý sociolog ve službách Statistické společnosti v Londýně, který stanovil určité pravidelnosti migrace podle stěhování lidí do Londýna:

- více lidí migruje na krátké vzdálenosti; pokud migrují na dlouhé vzdálenosti tak především do průmyslových center
- migruje především venkovské obyvatelstvo do měst
- většinu migrantů představují ženy
- muži migrují obzvláště na velké vzdálenosti
- v důsledku rozvoje průmyslu dochází především k migraci do průmyslových oblastí

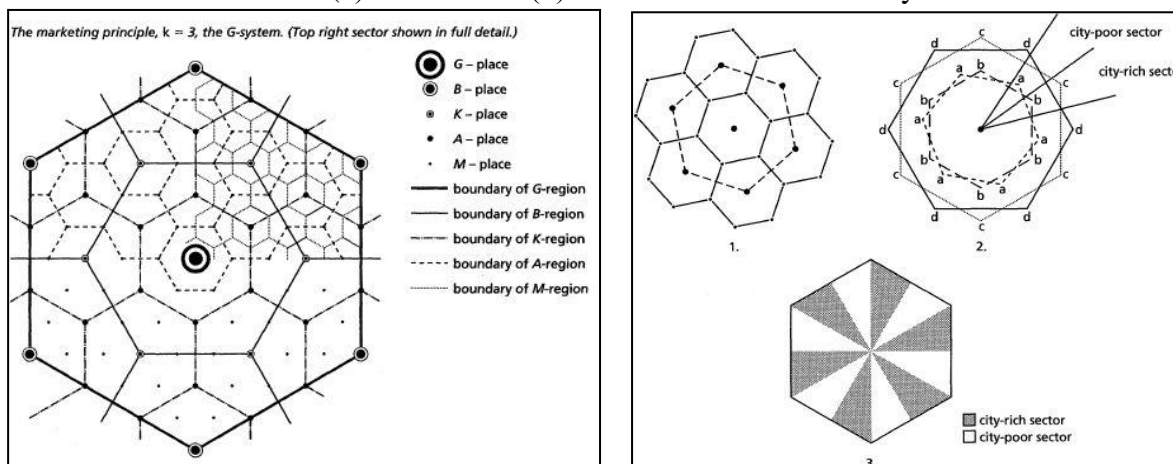
Mnoho současných autorů se shoduje na tom, že na Ravensteinovy zákony migrace je třeba dívat se s nadhledem. V tehdejší době byly bezesporu velice kvalitním sociologickým počinem, ale dnes (o dalších 140 let později) se v zákonitostech migrace mnoho okolností změnilo. Dalším významným autorem, který se zabýval ukazateli, z nichž následně funkce vzdálenosti vycházela, byl Dionysius Lardner, zaměstnáním dopravní inženýr. Věnoval se intenzitě cestování železničními prostředky a dospěl k závěru, že vlak cestující využívají převážně na krátké vzdálenosti.

Ve 20. a 30. letech 20. století se prostorové vazby stávají významným zdrojem bádání ve světové geografii. Podnět k tomuto výzkumu dávali především američtí autoři. Nejvýznamnějším je Reillyho zákon (1931) maloobchodní gravitace: „Koupěschopná poptávka z menších sídelních útvarů je přitahována do větších sídel.“ Je to jedna z prvních demografických aplikací gravitačních modelů, konstruována pro zjišťování spádovosti

za maloobchodem. Mezi jednotlivými středisky stanovil jejich sféry vlivu (Geographia Moravica 1, 2009, s. 47 – 48).

Zásadní sociálně-geografickou teorií, ve které hraje určitý význam faktor vzdálenosti, je Teorie centrálních míst, jejímž autorem je W. Christaller (1933). Německý geograf na základě šetření osídlení v jižním Německu poukázal na model sídelní struktury, ve které jednotlivá města působí i na své okolí a jsou pro něj obslužným centrem. Význam centra je tedy odvozen od jeho obslužného rozsahu a ne podle počtu obyvatel. Čím větší centrum služeb a zboží je, tím je i větší jeho zázemí a spadají pod něj centra menšího rozsahu, jejichž místní nabídka neuspokojuje poptávku po zboží a službách. Stanovil dva základní pojmy. Prvním je tzv. práh neboli threshold, který určuje minimální počet obyvatel centra nutný k přetrvání služeb a zboží v centru. Druhým je tzv. hranice horního dosahu neboli range vypovídající o tom, kam až sahá vliv centra. Tyto hranice vytváří kolem centra kruhy. Aby se však mezi nimi zamezilo vzniku mezer, přetvořil je Christaller do podoby šestiúhelníků. Vytvořil tedy sídelní síť, kde jsou obce podle rozsahu služeb a zboží rozříděny do určité hierarchie. Následně se zabýval i dopravou (jako spoluaktérem hierarchie) a sídelní strukturou (sídla hierarchicky nižší leží v obvodu sídla hierarchicky vyššího). Christallerovu teorii obohatil navíc o své myšlenky H. J. Lösch (1944), když se zaměřil na rozmístění průmyslových podniků v daných šestiúhelnících, které následně rozčlenil na části bohaté (průmyslové) a chudé (Getisové, 1966).

Obr. 2: Christallerovo (a) a Löschovo (b) zobrazení sídelní struktury



Zdroj: Central place theory 2012, www.answers.com/topic/central-place-theory-1

Dalším autorem, který se věnoval prostorovým vazbám, byl Američan John Q. Stewart (1947), který působil na univerzitě v Princetonu. Zajímal se o sociální fyziku a demonstroval využívání fyzikálních zákonů ve společenských vědách. Stewart (1948) zavedl pojmy jako demografická gravitace, v níž stanovil určité tendence lidí inklinovat

k bližším místům, dále demografická energie, síla a gradient. Z velké části prováděl Stewart výzkum právě na studentech univerzity, který ho vedl k závěru, že na univerzitě studují převážně teenageři z blízkého okolí.

Nystuen (1968) stanovil základní prostorová stanoviska týkající se dopadu na prostorové interakce. Takovými činiteli jsou vzdálenost, směr, orientace, pozice a mezi méně významné patří hranice. Následně se do povědomí všech geografů dostává Toblerův první zákon geografie (1970) tvrdící, že vše souvisí se vším, ale bližší věci se přitahují více než ty vzdálenější. Pomyslel na funkci vzdálenosti jako velice výrazného faktoru ovlivňující územní prostor.

Od 80. let se začínají o problematiku distance decay ve velkém rozsahu zajímat ekonomičtí geografové. Jejich hlavním cílem bylo stanovit pravidelnosti této problematiky, které by umožňovaly vytvoření matematických vzorců. Například W. Alonso (1978) formuje obecnou teorii pohybu zahrnující především širokou škálu matematických modelů (neomezených vnějšími vlivy, ale i omezenými vnějšími vlivy). Jelikož je ekonom, tak se zaměřuje obzvláště na tok zboží a vyjadřuje se v tom smyslu, že všechna místa jsou ovlivněna jejich vztahem mezi příjmy a výdaji. Zároveň je však tok zboží z místa na místo omezen parametry a proměnnými, které jsou v jednotlivých oblastech specifické (Hauer a kol., 1989, s. 131).

V posledních desetiletích se vedou diskuse, že parametry distance decay vycházejí z gravitačních modelů. A. S. Fotheringham a M. J. Webber (1980) se vyjadřují v rámci této diskuse. Dle jejich názoru jsou prostorové interakce ovlivněny vzdáleností, dostupností a chováním lidí. Pokouší se vylepšit samotnou teorii prostorových vazeb a metod odhadu jejich parametrů. Na jejich práci navazují finští geografové K. Mikkonen a M. Luoma (1999), jež se zabývají také parametry gravitačních modelů. Poukazují na to, že ve větších finských městech roste poptávka po službách a následně se zvyšuje i jejich význam, na úkor měst malých. Zároveň jednotlivé regiony jsou rozdílně ekonomicky vyspělé v různých sektorech hospodářství.

P. J. Taylor (1983) se zabýval analýzou toků v krajině, přičemž tvrdí, že prostorové vazby jsou uskutečňovány nejen člověkem, ale i zbožím. Definiuje pojem vzájemná interakce a vypovídá o získání dat pro danou tematiku prostřednictvím individuálních pohybů a celkových toků mezi centrem určitého jevu a jeho okrajovými částmi. V tomto případě vychází velké množství migrantů z určité společenské tendence. Poukazuje na různé modely a matematické funkce, které se k distance decay vztahují, a tvrdí, že vzájemné působení a vzdálenost jsou jedny z nejzákladnějších vztahů v teoretické geografii.

Významné postavení mezi geografy ekonomy mají nizozemští autoři J. J. Vries, P. Nijkamp, P. Rietveld (2004), kteří se již zabývají propojením pojmů distance decay a dojížděky. I proto je tento článek pro danou bakalářskou práci nesmírně důležitý. Na problematiku dojížděky však nahlízejí z trochu jiného hlediska, když se věnují především rostoucím nákladům na dojížděku se zvětšující se vzdáleností od centra dojížděky na příkladu 275 obcí v Dánsku. Kromě toho zkoumají, která matematická funkce by se nejlépe hodila pro vyjádření jejich výzkumu. Docházejí k závěru, že pro obce v Dánsku je exponenciální a mocninná funkce nepoužitelná. Vhodným zobrazením se však stává funkce logaritmická.

Autoři M. E. O'Kelly a M. A. Niedzielski (2008) se ve svém článku zajímali o dojíždění na dlouhé vzdálenosti a jestli tato forma dojíždění není neefektivní a chaotická. Určili tři základní aspekty dojížděky: vzdálenost cesty, distance decay a entropie, což je určitá míra neuspořádanosti. V této souvislosti se dá entropie pochopit tak, že územní prostor je neorganizovaným uspořádáním a stupně organizace se v jednotlivých městech liší. Mezi těmito aspekty autoři vytváří přímé matematické vztahy a následně stanovují optimální rozložení domů v návaznosti na pracovní místa pro zefektivnění dojížděky.

Výrazně početním článkem se prezentoval R. M. Haynes (2011), který aplikoval exponenciální funkci distance decay ve spojení s lidskými, ale i zvířecími aktivitami.

2.3. Region a regionalizace

Region je jedním ze základních pojmů současné geografie. Jeho začátky sahají až do dob antiky a název je odvozen ze slova „regere“ (ovládat), které se následně přeměnilo ve slovo „regio“ (království, politické území, krajina). Popisem regionu se geografie zabývala až do 19. století. Usilovalo se o popisování a zmapování celé Země zrovna pomocí popisu. Právě v 19. století přichází A. V. Humboldt se svým deterministickým přístupem k regionu, v němž tvrdí, že charakteristiky regionu jsou dány jeho přírodními podmínkami. K další změně pohledu na region došlo na přelomu 19. a 20. století, kdy Paul Vidal de la Blache vidí region jako výsledek působení přírodních a sociálních faktorů. Toto tzv. idiografické pojetí je používáno i dnes a jde v podstatě o určení zvláštních znaků regionu, které jej odlišují od ostatních. Ve čtyřicátých letech 20. století americký geograf R. Hartshorne pojímá region indeterministicky, což znamená, že přírodní podmínky neovlivňují charakter společnosti. Za toto stanovisko se následně postavili zejména ekonomičtí geografové W. Christaller a A. Lösch (Jaňura 2008, s. 12).

Ve chvíli, kdy byl dostatečně stanoven pojem region, se autoři mohli začít zajímat o regionalizaci, která byla vytvářena na základě různých odlišných ukazatelů

v geografickém prostoru. Jedním z takových ukazatelů je již zmiňovaná dojíždka, díky níž se tedy autoři věnovali regionalizaci na různé hierarchické úrovni. „Regionalizace je proces vlastního vymezení regionů na zvolené hierarchické úrovni. Zaměřuje se na odlišnosti v rámci geografické sféry. Má individuální charakter a identifikuje tedy individuální regiony. Pokud sousední regiony vykazují stejná regionalizační kritéria, mohou se spojit v region větší.“ (Klapka 2008, s. 388).

Ze zahraničních autorů se regionalizaci věnoval S. Jenal (1951), který se orientoval na dojíždčkové zázemí švýcarských měst Ženevy a Badenu. Regionalizaci Beneluxu se věnoval E. Dickinson (1957). Aktivní v této problematice byli z velké části němečtí geografové W. Nellner (1956), P. Schöller (1956) a polští geografové T. Lijewski (1961), J. Lewinški (1966) a J. Namyslovski (1980). Za zmínku nepochybně stojí i Z. Palotás (1965), specializující se na regionalizaci na základě dojíždky v Maďarsku, a J. L. Pivovarov (1970), jenž se věnoval dojíždčkovým poměrům v socialistických zemích Evropy.

Z českých geografů se regionalizaci dojíždky za prací věnovali již zmiňovaní autoři B. Šilhan (1946) a J. Mrkos (1948) na Moravskoslezsku a M. Macka (1964) na Brněnsku, který se zde rovněž zaměřoval i na změny v dojíždce za určité roky (1962, 1965). Jedním z nejuznávanějších geografů věnujících se tematice regionalizace je M. Hampl (1967, 1978, 1995, 2005), který však při analýze dat ze SLDB spolupracuje s různými autory. Hampl tvrdí, že aby mohly regiony fungovat, musí mít určitou populační velikost (minimálně 10 tisíc obyvatel) a dostatečný dojíždčkový region. Stanovuje určitou hierarchii regionalizace ČR (2005):

- makroregionální úroveň – celý stát s centrem Prahou.
- meziregionální úroveň – střediska I. řádu (Brno a Ostrava) a II. řádu.
- trojstupňová mikroregionální úroveň (asi 200 regionů), kam řadíme mikroregionální střediska I. stupně vyššího typu – dřívější silná, dnes už slabá okresní města (např. Prachatice Kyjov, Boskovice), mikroregionální střediska I. stupně nižšího typu, což jsou všechna ostatní okresní města, a mikroregionální střediska II. stupně – okresní města plnící svoji okresní funkci

Na závěr je důležité nezapomínat na článek P. Klapky (2008) v rámci publikace *Ekonomická a sociální geografie*, kde se zabývá pojmy region a regionalizace. Vychází z předešlých studií a definuje platné zákonnosti.

Právě dle Klapky (2008) jsou regiony lišící se části geografické sféry vymezeny na základě určitého kritéria. Přitom je to taková oblast, která je menší než celá zájmová oblast bádání, ale zároveň větší než konkrétní místo představující menší prostorovou jednotku. Díky předešlým výzkumům klasifikuje regiony podle určitých hledisek. Například M. Hampl

(1971) podle odvětví stanovuje regiony fyzicko-geografické (regiony přírodní), sociálně-geografické regiony (humánně-geografické) a komplexní.

Dalším hlediskem může být metodologický pohled na region. Kazimierz Dziewoński (1967) ukazuje, že na region může být nahlíženo jako na nástroj geografického výzkumu, objekt geografického výzkumu a nástroj managementu území. Třetím hlediskem je rozdělení podle taxonomie na individuální a typologické regiony. Posledním (současně nejdůležitějším) je dělení regionů podle formy na homogenní a nodální (Hagget 1965, Hampl 1971). Homogenní region je území, pro které rovnoměrně platí jisté regionalizační kritérium (určitý jev, nebo prvek). Tyto regiony jsou vnitřně homogenní a užívají se zejména ve fyzické geografii. Mohou být vymezeny i více regionalizačními kritérii, která spolu ale musí úzce souviset. Druhým typem je tedy nodální region, jehož základ je vymezen tvorbou funkčních vztahů na území. Jsou vnitřně heterogenní a jejich název je odvozen od slova nodus (neboli středisko, ohnisko, jádro), protože vychází z polarizace prostoru, kde hrají velkou roli toky (lidí, zboží, energie) a přitažlivých sil. Tudíž je zde podstatná vazba mezi jádrem a jeho zázemím. Nodální regiony jsou mnohdy sledovatelné v humánní geografii (příkladem může být právě dojíždka za prací).

3. Základní geografická charakteristika sledovaného kraje

3.1. Vývoj administrativního členění kraje

Administrativní členění kraje za minulé století procházelo mnoha změnami. Kraj Vysočina v dnešní podobě vzešel v platnost 30. května 2001. Do tohoto data byl krajem Jihlavským, který byl vytvořen podle správní reformy r. 1948, kdy bylo zřízeno 13 krajů v českých zemích. Kraj měl mít znaky podobné jako kraje ostatní - půl milionu obyvatel, 13 - 14 okresů a rozlohu kolem 5 000 km². Kraj zaujímal na rozdíl od dnešní podoby menší rozlohu, ale zajímavé je, že na jihu tvořil hranici s Rakouskem. Chybou tohoto systému však bylo, že nerespektoval původní historické hranice mezi Čechami, Moravou a Slezskem (Sadílková 2011, s. 27 - 28).

V roce 1960 v rámci vzniku nové ústavy ČSSR bylo znovu pozměněno členění českých zemí. Bylo zřízeno pouze 7 krajů se 108 okresy + Praha, která měla zvláštní postavení. Území Jihlavského kraje bylo přerozděleno mezi sousední kraje, tudíž dnešní Havlíčkobrodsko připadlo Východočeskému kraji, Pelhřimovsko Jihočeskému a zbylé 3 okresy (Jihlava, Třebíč, Žďár n. Sáz.) byly přiřazeny k Jihomoravskému kraji.

Obr. 3: Kraje ČSSR 1960

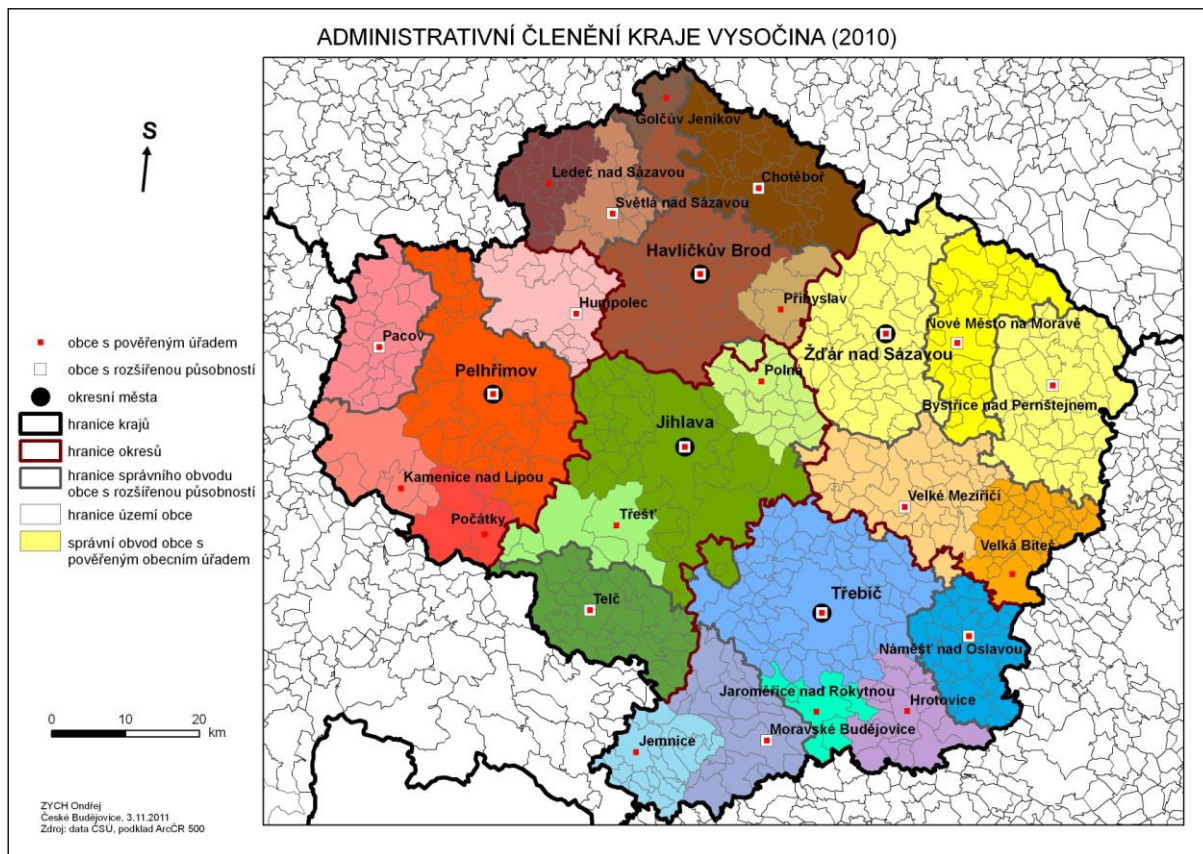


Zdroj: Dějiny správy v českých zemích, 2005, 533 s.

Dnes je tedy kraj Vysočina tvořen z 5 okresů Jihlava, Třebíč, Havlíčkův Brod, Pelhřimov a Žďár n. Sázavou, které jsou zároveň i okresními městy. Podle rozlohy 6 790 km² zaujímá kraj ve srovnání s ostatními kraji ČR 5. místo. Statutárním městem je Jihlava,

kteřá se svými 51 154 obyvateli (k 31. 12. 2010) představuje krajské město s nejmenším počtem obyvatel. Na Vysočině nalezneme 704 obcí (v krajském srovnání 2. místo), z nichž 15 tvoří obce s rozšířenou působností (ORP) a 26 obcí s pověřeným obecním úřadem (POÚ).

Mapa 1:



3.2. Stručná fyzicko-geografická charakteristika

Kraj Vysočina leží na pomezí Čech a Moravy, na ploše Českomoravské vrchoviny. Na jihu se nachází nejvyšší vrchol kraje, Javořice (836,5 m n. m.), ležící v Javořické vrchovině. Druhou nejvyšší částí ČV je Hornosvratecká vrchovina na severovýchodě kraje, jejíž nejvyšší vrchol je Devět skal (836,3 m n. m.). Typickými tvary reliéfu jsou ploché hřbety a úvalovitá údolí dále přecházející v hluboce zaříznutá údolí (Novák 2009, s. 41). Krajem prochází hlavní evropské rozvodí. Do úmoří Severního moře tečou řeky jako Sázava, Želivka, Nežárka a na Moravu do úmoří Černého moře vtékají řeky Svratka, Oslava, Jihlava, Moravská Dyje. Na mnohých z těchto vodních toků lidé vybudovali umělé vodní nádrže, které slouží jako zdroje pitné vody. Vodní nádrž Švihov na Želivce je zásobárnou vody pro Prahu, Vír na Svratce je zásobárnou pro Brno a nádrž Dalešice je

specifická tím, že má vybudovanou nejvyšší sypanou hráz v ČR. Významnou vodní plochu představuje i rybník Velké Dářko. V kraji se nachází dvě chráněné krajinné oblasti, Žďárské vrchy (kvůli ochraně původních ekosystémů) a Železné hory (kvůli ochraně kamenných objektů a kaňonovitým údolím řek).

Kraj leží v mírně vlhkém podnebí, kde převládá západní až severozápadní proudění. I z důvodu, že v kraji není příliš měst velkého (meziregionálního) významu a je zde velká lesnatost, je Vysočina jedním z nejčistších krajů v ČR. Regionální rozdíly jsou podmíněné především nadmořskou výškou. Průměrná roční teplota se pohybuje mezi 5-7 °C a nejteplejší částí kraje je Třebíčsko (Toušek a kol. 2005, s. 105).

3.3. Obyvatelstvo a sídla

K 31. 12. 2011 žilo v kraji 511 925 obyvatel a podobně jako v celorepublikovém trendu měly mírnou převahu ženy, kterých zde žilo 257 946. Podle počtu obyvatel je kraj třetím nejméně lidnatým v ČR. V posledních měsících kraj vykazuje spíš pokles počtu obyvatel, kdy se lidé již dlouhodobě kvůli lepším životním podmínkám a pracovním příležitostem stěhují do vyspělejších částí země. Hustota zalidnění se pohybuje okolo 75 obyvatel na km², což v celorepublikovém porovnání znamená 3. nejmenší hodnotu kraje. Z celkového počtu obyvatel kraje představuje 69,1 % obyvatelstvo ve věku 15 – 64 let. Vysočina je krajem s vysokou religiozitou, když 45 % obyvatel je věřících, z nichž 90 % se hlásí k římskokatolické církvi.

Živě se zde narodilo 5 075 dětí (2011), což v porovnání s rokem 2010 znamená o 280 dětí méně. Kraj vykazuje velice nízkou míru kojenecké úmrtnosti, což jen potvrzuje kvalitu místní zdravotní péče, dokonce i počet potratů, konkrétně 1630, je nižší než v průměru ČR. V roce 2011 došlo k úmrtí 5 031 obyvatel, způsobených nejčastěji onemocněními oběhové soustavy a nádorovými onemocněními.

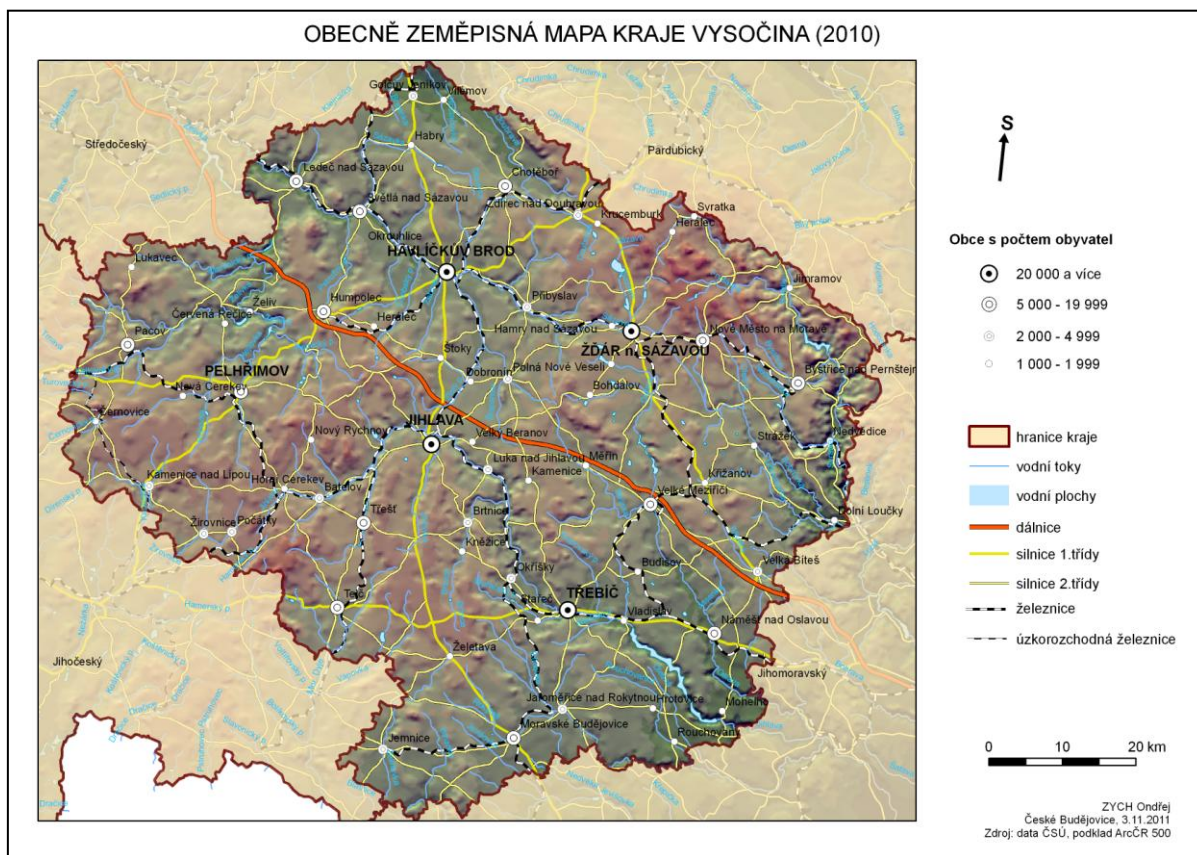
Přírůstek obyvatel v jednotlivých obcích kraje za r. 2011 dosahuje spíše záporných hodnot, například okresní města Třebíč, Havlíčkův Brod, Žďár n. Sázavou se ocitají na úrovni více než 160 obyvatel v úbytku. Naopak Jihlava, vévodící město kraje, dosahuje slušného přírůstku 70 osob. Přírůstky obyvatel se ale mohou pyšnit i města malého významu, dosahující hodnot přírůstku nad 20 osob (Habry, Žďírec n. Doubravou, Přibyslav). Při pohledu na kriminalitu v krajích vykazuje Vysočina nejnižší hodnoty ze všech krajů ČR.

Míra nezaměstnanosti činila 9,44 % (k 31. 12. 2011), v regionálním srovnání můžeme mluvit o průměru, ale v porovnání republikovém (8,6 %) představuje kraj horší hodnotu. Nejvyšší míru nezaměstnanosti vykazuje okres Třebíč (12,6 %), který je spíše

zemědělským regionem (viz dále). Městem, ve kterém je nejnižší míra nezaměstnanosti, je Pelhřimov s pouhými 5 % (2011). Na úřadech práce bylo evidováno 25 605 nezaměstnaných osob a došlo ke zlepšení oproti roku 2010, kdy bylo nezaměstnaných 29 410 osob (ČSÚ 2012).

Jak již bylo řečeno, kraj má 704 obcí. Je zde velice nízký stupeň urbanizace v porovnání s ostatními kraji, dosahuje pouhých 58 %. Z toho vyplývá, že je zde naopak vysoký podíl lidí žijících v obcích pod 200 obyvatel (7,9 %), které se vyskytují především v nevelké vzdálenosti od větších center. Postavení Jihlavy jakožto nejmenšího krajského města bývá geografy často odsuzováno (například Hampl do své regionalizace ČR Jihlavu vůbec nezahrnul, nemá podle něj význam meziregionálního střediska). Počty obyvatel v okresních městech nedosahují velkých čísel - Třebíč (37 836), Havlíčkův Brod (24 166), Žďár n. Sázavou (23 038) a Pelhřimov (16 656). V kraji se nachází 15 ORP, kromě pěti okresních měst to jsou Bystřice n. Pernštejnem, Humpolec, Chotěboř, Mor. Budějovice, Náměšť n. Oslavou, Nové Město na Moravě, Pacov, Světlá n. Sázavou, Telč a Velké Meziříčí.

Mapa 2:



3.4. Hospodářství

3.4.1. Zemědělství

Přírodní podmínky pro zemědělství jako celek nejsou v kraji zrovna optimální (relativně vysoká nadmořská výška, sklonitost terénu). Některé plodiny, ale právě tyto podmínky vyžadují a daří se jim na české poměry výborně. Nejvhodnější oblastí pro zemědělství je Třebíčsko, kde je nejtepleji a ve srovnání s okolními okresy klesá nadmořská výška. V primárním sektoru pracuje 7 % obyvatel kraje (nejvíce v krajském srovnání), podíl zemědělské plochy na rozlohu kraje je 60 % (také nejvíce z krajů) a podíl lesů kolem 30 %.

Ze zemědělských výrobních oblastí tvoří 92 % bramborářská oblast, 6,1 % oblasti horské ve Žďárských vrších a 1,9 % kukuřičná oblast. V zemědělství na plné čáře vítězí velkovýroba, podniky se často soustředí na spojení živočišné a rostlinné výroby. Většinu osevních ploch (148 000 hektarů) zabírají obiloviny, především pšenice, ječmen a žito, které činí 21 % celorepublikové produkce. Vysočina ale naprosto dominuje v pěstování brambor, když se zde vypěstuje kolem 250 000 tun ročně (především v okresech Pelhřimov a Havlíčkův Brod), což tvoří 1/3 produkce brambor v ČR. V posledních letech stále roste význam pěstování řepky (v pěstování je kraj 3. v zemi) a máku (Bukáček 2011).

Živočišná výroba má v kraji daleko vyšší výnosy než rostlinná výroba. Nejvýznamnější v kraji je chov skotu, jehož intenzita na 100 ha dosáhla 58 kusů (2010), počet kusů skotu v kraji byl 210 949 (největší chov skotu v ČR) k 4. 1. 2010. I v chovu prasat dosahuje Vysočina vysokých hodnot, 280 866 (ve srovnání s ostatními kraji třetí místo), především v okrese Třebíč, kde jsou ideální podmínky pro pěstování krmných obilovin. V posledních letech stoupl i chov ovcí a koz. Na druhé straně stojí fakt, že chov drůbeže v kraji je nejnižší ze všech krajů ČR. Přesto Vysočina v produkci masa (53 000 tun) v žebříčku mezi kraji dominuje. Stejně tomu je i v produkci mléka, kdy tvoří 17 % celorepublikové produkce.

3.4.2. Průmysl

Ve středověku se v kraji vyskytovala významná ložiska stříbra, která umožnila rozvoj města Jihlavy a to se dokonce ve 13. století stává největším sídlem Moravy. Dnes kraj naopak na těžbu surovin strádá. Pouze menší význam mají těžba uranu (Dolní Rožínka) a kamene (Lipnice n. Sáz., Telč).

Kraj Vysočina zaostává v porovnání s ostatními kraji ve většině produkčních charakteristik. Svoji tradici zde má již od 18. století těžba železné rudy. I proto se sem často soustředily železářny jako například ŽĎAS, největší zaměstnavatel v kraji v 80. letech, nebo Železářny Ždírec n. Doubravou. Podobně jsou na tom i odvětví kožedělného (BOPO Třebíč, jehož činnost však byla r. 1998 ukončena), textilního (PLEAS Havlíčkův Brod) a sklářského průmyslu (SKLO BOHEMIA specializující se na výrobu olovnatého křišťálu).

Srovnatelných hodnot dosahuje kraj v potravinářském, chemickém a strojírenském průmyslu. V potravinářství jsou celorepublikově známé podniky jako masokombinát KOSTELECKÉ UZENINY, mlékárny a sýrárny PRIBINA (Přibyslav) a ŽELETAVA nebo škrobárenský podnik AMYLON Havlíčkův Brod. V chemickém průmyslu nejsou v kraji velcí zaměstnavatelé, ale konkurenceschopný je podnik ITW PRONOWIA Velká Bíteš, jenž se soustředí na výrobu plastikářského zboží. Největší zaměstnavatel, který zároveň i dosahuje největšího obratu je strojírenský podnik BOSCH DIESEL Jihlava. Nejperspektivnějšími odvětvími v kraji jsou však dřevozpracující a elektrotechnický průmysl. V rámci dřevozpracujícího zde působí největší a nejmodernější pila v ČR (STORA ENSO TIMBER Ždírec) nebo KRONOSPAN Jihlava, který vyrábí dřevotřískové a pracovní desky. O rozvoj elektrotechnického průmyslu mají velkou zásluhu podniky AUTOMOTIVE LIGHTING Jihlava, jehož předmětem činnosti je výroba světlometů, a DRAKA KABELY Velké Meziříčí, vyrábějící kabely a vodiče. V kraji se nachází navíc i jaderná elektrárna Dukovany, která je největším zaměstnavatelem na Třebíčsku (Výzkumné centrum regionálního rozvoje 2005, s. 24 - 25).

3.5. Dopravní infrastruktura

Hlavní dopravní komunikací v kraji je bezesporu dálnice D1 vedoucí z Prahy do Brna, která prochází krajem ve směru od SZ po JV. D1 je zároveň nejstarší dálnicí v ČR, zvedla prosperitu kraje a zasahuje do 4 okresů kraje, chybí jen v okrese Třebíč. I přes problémy s kvalitou dálnice (je značně zastaralá) je nejfrekventovanější dálnicí v ČR (33 000 vozidel za den). V kraji leží i významné komunikace I. třídy. Nejvýznamnější je I/38, která má i mezinárodní význam, spojující Golčův Jeníkov - Havlíčkův Brod - Jihlavu a za hranicemi kraje Znojmo - Vídeň. Meziregionální význam mají komunikace I/23 Brno - Náměšť n. Oslavou - Třebíč - Telč - České Budějovice, I/34 Svitavy - Hlinsko - Havlíčkův Brod - Humpolec - Pelhřimov - Jindřichův Hradec - České Budějovice. I/19 vedoucí z Plzeňského a Jihočeského kraje v Pelhřimově přechází v již zmiňovanou I/34 až po Havlíčkův Brod, odkud znovu pokračuje jako I/19 ve směru Žďár n. Sázavou - Nové

Město na Moravě - Bystřice n. Pernštejnem - Kunštát. Poslední silnicí I. třídy je I/37 Velká Bíteš - Žďár n. Sázavou - Ždírec n. Doubravou - Chrudim - Pardubice - Hradec Králové - Trutnov (Pátevní silniční síť Vysočiny, 2008).

V kraji se nenachází žádný ze 4 hlavních železničních koridorů v zemi. I elektrifikace místních tratí je nízká, když elektrifikované tratě jsou pouze dvě. První je dvoukolejná trať Praha - Kolín - Havlíčkův Brod - Žďár n. Sáz. - Křižanov – Tišnov, na níž leží pomyslná železniční metropole kraje - Havlíčkův Brod, který například slouží i jako železniční depo, kde dochází k sestavě vlaků z došlých vozů z okolních stanic.

Druhou elektrifikovanou, ale pouze jednokolejnou tratí, je trať vedoucí právě z Havlíčkova Brodu a dále směřující Jihlava - Jindřichův Hradec - Veselí n. Lužnicí - České Budějovice. Poslední nadregionální, ale již neelektrifikovanou, je trať ve směru Jihlava - Okříšky - Třebíč - Brno. Dále krajem procházejí pouze tratě regionálního významu a jedna úzkorozchodná trať Jindřichův Hradec - Kamenice n. Lipou - Obrataň, která je pod správou soukromého dopravce JHMD, a.s. (Bříza 2010, s. 10 a 12).

4. Metodika práce a zdroje dat

4.1. Metodika kapitol

Daný oddíl se zaměří na shrnutí jednotlivých kapitol předkládané bakalářské práce a zmíní podklady, které jej vedly k jejímu vypracování. Taktéž se zaměří na získání dat, jež byla pro tuto práci nutná, a postupem jejich zpracování, aby měla pro bakalářskou práci význam a mohla být analyzována.

Úvodní kapitola pojednává o hlavních důvodech, proč si autor zvolil dané téma a nastiňuje hlavní hypotézy a cíle práce.

Druhá kapitola poukazuje na jednotlivé termíny, pro tuto práci nesmírně důležité, jakými jsou už několikrát zdůrazňované dojíždka, distance decay a region (popř. regionalizace). Snaží se je vysvětlovat na základě již vytvořených písemných pramenů a literárních děl mnohých světových a českých geografů, ale i odborníků z jiných vědních oborů, kteří se již určenými tématy zabírali nebo byli autory podobných myšlenek, jež se do dané problematiky promítly. První tematikou práce je dojíždka do práce a do škol. Při tvorbě kapitoly o mobilitě bakalářská práce dosti čerpala z disertačních prací autorů Nováka (2009) a Čekala (2006), jejichž díla podávala ucelený výčet literárních děl a podkladů různých autorů v historické posloupnosti od původních zmínek o tématu až do současnosti. Na rozdíl od dojíždky je problematika distance decay v České republice poměrně neprobádaným tématem. I proto bylo nutné vycházet především z cizojazyčných zdrojů (z velké části v anglickém jazyce). Poslední částí této kapitoly bylo zabývání se otázkou regionu a regionalizace. Zde oddíl vychází z článku P. Klapky (2008), který se poměrně obsáhle věnuje tomuto okruhu - jeho historickým vývojem od dob antického vědění (jak byl vlastně region vnímán) přes klasifikace regionu (podle kterých hledisek můžeme na region pohlížet) k regionální hierarchii a jeho vnitřní struktuře.

Následující kapitola se věnuje základní geografické charakteristice kraje Vysočina. První částí řešenou v rámci této kapitoly jsou změny v administrativním členění ČR, které se podepsaly pod změny v dojíždce i celkové migraci obyvatelstva. Problematika fyzicko-geografické charakteristiky kraje má pouze menší vliv na dojíždku, tudíž se o ní daná práce zmiňuje jen stručně. Výrazně demografickou kapitolou vycházející z publikací vydaných Českým statistickým úřadem (Statistické ročenky) je kapitola pojednávající o obyvatelstvu a sídlech, jež vychází z analýz jednotlivých šetření sčítání lidí, domů a bytů za dané zhruba desetileté periody. Další kapitola podává ucelený pohled na dva sektory hospodářství, kterými jsou zemědělství a průmysl, jejichž vliv na rozvoj ekonomiky státu za poslední léta klesá na úkor služeb. I přesto je kraj především v zemědělství specifický

v porovnání s okolními kraji ČR, a je tedy nutné tuto okolnost zmínit. Poslední částí třetí kapitoly je dopravní infrastruktura odkazující především na dva dopravní módy tvořící základ dopravy v zemi, kterými jsou doprava silniční a železniční. Zde bakalářská práce čerpá především ze stránek Ředitelství silnic a dálnic ČR. Třetí kapitola navíc obsahuje dvě mapy. První z nich je mapa administrativního členění rozdělující kraj na území spadající pod vliv obcí s rozšířenou působností a s pověřeným obecním úřadem. Mapou druhou je obecně zeměpisná mapa sledovaného území. Obě mapy byly vytvořeny v programu ArcGIS pomocí jeho nástroje ArcMap. Podklady pro tyto mapy (dopravní síť, administrativní hranice obcí, údaje o počtu obyvatel a další) byly načteny z digitální geografické databáze ArcČR 500. Pro vytvoření obecně zeměpisné mapy byl navíc potřebný jako podklad barevný reliéf získaný ze serveru České agentury životního prostředí CENIA.

Po metodice je nastíněn proces transformačních změn nastalých v ČR po roce 1989. Věnuje se nejen změnám nastalým v národním hospodářství, ale i transformacím v dojížděce za prací nebo zaměstnanosti a poukazuje na různá úskalí, která nastala mezi sčítáními v letech 1991 a 2001.

Praktická část bakalářské práce nejprve poukazuje na práci V. Nováka (2009), který na základě dojížděky vytvořil regionalizaci kraje Vysočina, z níž tato práce vychází. V návaznosti na tuto disertační práci jsou stanoveny dva hlavní reprezentativní regiony dojížděky – Třebíčský a Jihlavský.

Jaký byl postup při získávání dat a tvorbě dojížděkových regionů stěžejních pro získání nadhledu o problematice distance decay v kontextu s dojížděkou, je objasněno v další podkapitole 4.2.

Závěrem práce je vyvození obecnějších závěrů změn v efektu distance decay společně s dojížděkou za prací a studiem, díky již stanoveným střediskům Třebíči a Jihlavě.

4.2. Zdroje dat a jejich zpracování

Daná bakalářská práce čerpá údaje o dojížděce ze šetření sčítání lidí domů a bytů v roce 1991 a 2001. Konkrétně jsou to publikace vytvořené na popud Českého statistického úřadu (ČSÚ) s názvem Dojížděka do zaměstnání a do škol. Stěžejní v těchto publikacích byla tabulka vztahující se ke všem jednotlivým okresům kraje, která obsahovala údaje za veškeré jejich obce, z nichž vyjíždějí obyvatelé do zaměstnání a škol, podle pohlaví, věku a obce dojížděky. V našem případě šlo tedy o okresy Jihlava, Třebíč, Žďár n. Sázavou, Havlíčkův Brod a Pelhřimov. Při získávání dat však nastává zásadní problém. V elektronické podobě jsou pouze data z cenzu r. 2001. Proto se pro získání dat

za rok 1991 musel autor obrátit na ČSÚ, jehož pracovníci mu data poskytli. Nicméně je nutné říci, že data nezískal v ucelené formě a trvalo podstatně déle, než dospěl ke zdárnému konci. Údaje, jež byly aplikovány pro výpočet vyjíždějících za prací (P_{VYJZ}), plynuly z celkového počtu osob vyjíždějících z obce do zaměstnání (VYJ_Z), následně z celkového počtu ekonomicky aktivních obyvatel (EA), který byl získán buď na elektronických stránkách Ministerstva práce a sociálních věcí, nebo z dat ze sčítání 1991 a 2001 v tištěných publikacích Statistických lexikonů obcí. Údaje pro získání podílu mobility do škol (P_{VYJS}) jsou vyjížděka žáků, studentů a učňů do stanoveného centra dojížděky (VYJ_S) a následný úhrnný počet vyjíždějících do škol mimo území obce (VYJ_U).

$$P_{VYJZ} = \frac{VYJ_Z}{EA} * 100 \quad P_{VYJS} = \frac{VYJ_S}{VYJ_U} * 100$$

Po užití dat do těchto vzorců byl vypočten podíl vyjíždějících za prací a studii z jednotlivých obcí do centra dojížděky. Je nutné dodat, že data do určité míry byla generalizována, když byly využity pouze hodnoty dosahující aspoň 4 vyjíždějících z území obce (příklad – pokud byl v roce 1991 do Jihlavy ze Sirákova počet dojíždějících 3, tak pro tuto práci nebyl brán v potaz). Podobný byl postup i při vymezování dojížděkových regionů, kde byla stanovena dolní hranice podílu vyjíždějících na 5 % (například podíl vyjíždějících ze Želetavy do Jihlavy v roce 1991 činí 2,7 %, jelikož je tedy podíl nižší než 5 %, není využíván a použit k tvorbě map).

Při analýze dat se objevuje malá (leč důležitá) okolnost, která může mít zásadní vliv na finální podobu map o dojížděce. Je jí fakt, že mezi lety 1991 a 2001 došlo k různým změnám ve správním členění, ale především vzniku nových obcí a městských částí, které se na základě rostoucí velikosti mohly odtrhnout a získat tak vlastní samosprávu nad svou činností. Publikacemi, z nichž bylo v tomto případě čerpáno, jsou Statistický lexikon obcí ČR podle správního rozdělení k 1. 1. 2005 a výsledky SLDB k 1. 3. 2001. Autor se zaměřil na obce ležící ve větší blízkosti dojížděkových center, kde bylo patrné v návaznosti vytvořených map, že obce v roce 1991 zatím nebyly samostatné. Je tedy možné, že některé obce v kraji autor opomenul.

Obce Čížov, Rantířov a Cerekvička se osamostatnily 31. 12. 1991 (do té doby součást Jihlavy). Kozlov, Bítovčice a Vysoké Studnice představovaly do 30. 12. 1991 část Luky nad Jihlavou. Jezdovice a Panenská Rozsička se odtrhly 31. 12. 1991 od Třeště. Kožichovice a Okřešice (samostatné od 1. 1. 1993) a Střítež (od 1. 1. 1995) byly součástí Třebíče. Obce Dolní Lažany a Vícenice se 1. 1. 1992 odtrhly od Moravských Budějovic.

Stropešín se osamostatnil 1. 1. 1992 od Dalešic. A nakonec Kojatín a Valdíkov se osamostatnily 1. 1. 1992 od obce Nárameč.

Všechny mapy navržené v předkládané bakalářské práci jsou vytvořeny pomocí programu ArcGIS 9.1. Podkladové mapy pro jejich tvorbu jsou získány z databáze ArcČR 500 zhotovené Českým úřadem zeměměřičským a katastrálním.

Pro vysvětlení efektu distance decay v propojení s dojížděkou v kraji jsou sestrojeny grafy zobrazující tuto funkci. Předtím je však nutné získat data o vzdálenosti mezi centrem vyjížděky a centrem dojížděky (ne vzdušnou čarou, ale po silničních komunikacích). Nejdůležitějším zdrojem dat je v tomto případě plánovač cest na stránkách www.skoda-auto.cz, kde je možné si na základě určitých kritérií naplánovat trasu. Občas se naskytá problém nenalezení dané obce na tomto portálu, proto je nutné získat data o vzdálenosti na dvou dalších webových portálech. Prvním z nich je www.jizdnirady.idnes.cz, která podává ucelený přehled o jízdních řádech různých typů veřejné hromadné dopravy a poskytuje i údaje o předpokládaném času vynaloženém na určitou vzdálenost mezi obcemi. Druhý internetový odkaz, který připadá v úvahu, je www.mapy.cz.

Po získání vzdáleností mezi obcemi a střediskem je možné přistoupit k tvorbě modelu distance decay zasazeného do bodového grafu. Ze všech obcí, které přesahují 5% podílu vyjížděky, zde dochází ke stanovení exponenciální funkce spojnice trendu a jejímu následnému koeficientu determinace (neboli hodnotě spolehlivosti). Koeficient spolehlivosti je určován v rozmezí od 0 po 1 (v relativních číslech od 0 do 100 %), kde 0 nevykazuje žádnou spolehlivost a 1 je naopak dokonalou spolehlivostí. Hodnota tak udává, jakého podílu rozptylu se podařilo regresi vysvětlit v pozorování závisle proměnné. Jelikož však všechny analýzy vykazují určitou chybu, spolehlivost koeficientu 1 nikdy nedosáhne. Pokud je koeficient nižší než 50 %, dá se hovořit o nízké spolehlivosti, mezi 50 až 80 % se jedná o dobrou spolehlivost, a v případě nad 80 % je spolehlivost velmi silná.

5. Transformační změny v České republice po roce 1989

Po roce 1989 nastávají v České republice významné transformační politické, ekonomické a společenské změny. Tyto změny do značné míry ovlivňují mobilitu obyvatelstva. Je obnoveno tržní hospodářství, podobně jako za období první republiky, což má v 90. letech závažný vliv na změny jednotlivých sektorů národního hospodářství. Objevil se výrazný pokles zaměstnanosti a výroby v průmyslu a zemědělství. Mezi lety 1991 a 1993 poklesl počet zaměstnaných v primárním sektoru o 205 tisíc a ve druhém o 221 tisíc. Ještě větší diference je viditelná při porovnání let 1989 (v primárním sektoru pracovalo 12,5 % zaměstnaných obyvatel ČR) a 2004, kdy již v daném sektoru byla zaměstnána pouze 4 %. V sekundárním sektoru pracovalo k roku 2004 37,8 % všech zaměstnaných, což ve srovnání s devadesátými lety (kolem 43 %) také představuje výrazný pokles (Garep spol., 2006).

Počátkem 21. století však dochází k opětovnému rozvoji průmyslu, který je umožněn především přílivem zahraničního kapitálu, který se specializuje na populačně menší centra, vycházející z dlouhodobé průmyslové tradice a kvalifikované pracovní síly. Takovými centry byla ta nacházející se především ve Středočeském (Kolín, Mladá Boleslav), Ústeckém a Olomouckém kraji. Většina kapitálu směřovala do podniků věnujícím se automobilovému průmyslu a jeho souvisejícím oborům elektrotechniky, strojírenství a dalším (Český statistický úřad, 2008). Na druhé straně dochází k nárůstu zaměstnanosti ve službách. V roce 1993 činil podíl zaměstnaných ve službách z celkového počtu zaměstnaných v ČR 43 % a v roce 2004 již 56,5 %, což je hodnota ve srovnání s průměrem Evropské unie relativně nízká. Údaje o zaměstnanosti a dojížděcí za prací nejsou mezi cenzy srovnatelné. Důležitým faktorem je změna počtu obcí, v roce 1991 jich je v ČR 5 768, v r. 2001 k datu sčítání 6 258 obcí. Některé obce se díky své rostoucí velikosti spojené s odlivem obyvatel z měst do zázemí stávají samostatnými a dezintegrují se od jejich původních střediskových center zavedených v průběhu socialismu. V jiných méně častých případech se obce stávají součástí větších center. Pokud je tedy dojížděčka chápána jako pohyb obyvatel mimo administrativní území obce, nastává v tomto bodě problém, protože dojížděčku zvyšuje narůstající počet obcí a sčítaných osob. V roce 1991 za prací mimo obec vyjíždí 1 757 000 obyvatel (69 % lidí připadá na vnitrookresní vyjížděčku, 19 % vyjíždí mimo okres v rámci kraje a 11 % do jiných krajů České republiky). Následné sčítání obyvatelstva v roce 2001 ukázalo počet vyjíždějících 1 727 000 obyvatel (61 % lidí vyjíždí do jiných obcí v daném okresu, 21 % do jiných okresů kraje a 17 % do jiných krajů). Z těchto údajů je patrné, že mezi lety 1991 a 2001 klesl podíl vyjíždějících za prací mimo obec bydliště do jiné obce okresu a stoupl podíl lidí

vyjíždějících do jiných okresů, ať už v kraji nebo mimo kraj. Mimo jiné jsou také cenzu omezeny metodickými změnami ve vymezení osob, které ovlivňují počet dojíždějících. Například za rok 1991 bylo sčítání prováděno u obyvatel trvale bydlících, o dalších deset let později je sčítání realizováno u tzv. přítomného obyvatelstva, do kterého definice zahrnuje i obyvatelstvo bez trvalého nebo dlouhodobého pobytu (ČSÚ, 2012). Nebo dalším příkladem může být fakt, že v roce 1991 se do ekonomicky aktivních obyvatel zahrnují i ženy na tzv. další mateřské dovolené (do 3 let věku dítěte) a osoby, které pobírají rodičovský příspěvek, jestliže trvá jejich pracovní poměr. To se následně promítlo do počtu zaměstnaných – v roce 1991 žilo v ČR 5 298 0000 zaměstnanců, 2001 už jen 4 735 000.

Vyjíždka za prací se z 98 % uskutečňuje uvnitř ČR, do zahraničí vyjíždí za prací jen 25 tisíc osob (zhruba 1,5 %), z nichž více než 1/3 tvoří vyjíždějící do Německa. Největších hodnot dojíždky dosahují 4 hlavní česká centra - Praha, Brno, Plzeň, Ostrava. Především Praha dosahuje největšího ziskového salda dojíždky 133 tisíc. Nejčastěji vyjíždějí za prací lidé zaměstnaní v průmyslu tvořící více než 1/3, ve stavebnictví 10 % a obchodu 9 % (Kaján 2008, s. 28). Dle Hampla (2005) měly především postindustriální vývoj a uplatňování tržní konkurence nejpodstatnější vliv na rozvoj hlavních center a prostoru v 90. letech. Značně se začala rozvíjet velká krajská města, kdy všem dominuje Praha a středočeské okresy. Naopak je utlumen rozvoj těžkého průmyslu (v roce 1991 se mezi 10 okresy s nejvyšší ekonomickou úrovní objevuje 5, kde se těží uhlí; v roce 2001 se mezi 10 takto stanovenými okresy objevuje už pouze jeden s těžbou uhlí, Ostrava). Za odlišný vývoj jednotlivých okresů mohou následující faktory:

- zlepšení respektivě zhoršení dopravní infrastruktury
- zvýhodnění okresů, ve kterých je kladná bilance pohybu (Ostravsko)
- znevýhodnění okresů v zázemí velkých měst, kde převažuje vyjíždka za prací
- rozdílný stupeň automobilizace a počet spojů veřejné hromadné dopravy
- snížení porodnosti, což má za následek snížení počtu žen na mateřské dovolené
- zázemí Prahy je nesmírně atraktivní pro bydlení a ekonomickou aktivitu

Hampl navíc konstatuje, že krajská diferenciací byla ovlivněna spolupůsobením mnoha faktorů, jako například intenzitou osídlení, vzdělanostní úrovní, podílem nezaměstnanosti a dalšími. Nejdůležitějšími faktory jsou však tyto:

- regionální / sídelní hierarchie, kde docházelo k rozvoji center makroregionálního i meziregionálního významu, a mikroregionální (lokální) sídla spíše ztrácela
- polohová atraktivita – především v makropolohovém významu tzn. vzdálenost vůči nejvyspělejší částem zahraničních zemí (např. Bavorsko) a Praze
- „zdeděná“ ekonomická specializace, což je například hlavní faktor vývoje pánevních areálů

6. Střediska mobility do zaměstnání a škol v kraji

Stanovením daných dojížděkových zázemí v kraji se věnoval V. Novák (2009), který vycházel především ze studií M. Hampla (1996, 2005). Vymezil střediska dojížděky za prací na základě určitých kritérií:

1. Počet dojíždějících do střediska musí činit alespoň 500 lidí.
2. Počet pracovních míst v centru musí být vyšší než 2 000.

Díky takto určeným střediskům získal za roky 1991 a 2001 výčet obcí představujících dojížděková střediska v kraji, který se mezi jednotlivými lety lišil. V roce 1991 vymezil na základě daných kritérií 22 středisek dojížděky, z nichž nejvýznamnějšími byla okresní města. Hned pod nimi se naskýtá pohled na dvě obce s relativně malým počtem obyvatel, ale velkými pracovními příležitostmi. První z nich jsou Dukovany vytvářející značné pracovní zázemí v místní jaderné elektrárně. Druhou obcí je Dolní Rožínka, v jejíž blízkosti leží uranové doly, reprezentující sedmé nejvýznamnější středisko dojížděky za prací v kraji. Dalšími obcemi za rok 1991 jsou z velké části obce, které v dnešní době představují obce s pověřeným obecním úřadem.

Tab. 1: Střediska dojížděky za prací 1991 a 2001

Poř.	Středisko dojížděky	Dojíždějící			OPM		
		1991	2001	rozdíl	1991	2001	rozdíl
1	Bystřice nad Pern.	1 123	1 112	-11	3 905	3 252	-653
2	Dolní Rožínka	2 299	1 083	-1 216	2 526	1 243	-1 283
3	Dukovany	3 401	3 017	-384	3 617	3 226	-391
4	Havlíčkův Brod	6 419	6 165	-254	18 110	15 935	-2 175
5	Humpolec	1 482	1 689	207	6 361	5 542	-819
6	Chotěboř	1 861	1 627	-234	5 774	4 905	-869
7	Jemnice	464	700	236	2 527	2 045	-482
8	Jihlava	8 320	11 536	3 216	33 237	34 435	1 198
9	Kamenice nad Lipou	561	525	-36	2 206	1 868	-338
10	Ledeč nad Sázavou	1 269	1 253	-16	3 992	3 270	-722
11	Mor. Budějovice	2 107	1 767	-340	5 489	4 354	-1 135
12	Náměšť nad Osl.	1 222	1 308	86	2 917	2 554	-363
13	Nové Město na M.	1 488	1 735	247	5 601	4 849	-752
14	Pacov	809	738	-71	3 098	2 442	-656
15	Pelhřimov	3 577	4 193	616	11 438	11 521	83
16	Polná	596	640	44	2 320	2 185	-135
17	Světlá nad Sázavou	1 175	1 387	212	4 288	4 064	-224
18	Telč	950	1 086	136	3 725	2 928	-797
19	Třebíč	7 091	5 797	-1 294	22 985	19 337	-3 648
20	Třešť	1 174	769	-405	3 588	2 394	-1 194
21	Velká Bíteš	1 150	1 470	320	3 187	3 202	15
22	Velké Meziříčí	2 088	2 721	633	8 608	7 154	-1 454
23	Žďár nad Sázavou	5 274	5 790	516	16 719	15 249	-1 470

Zdroj: V. Novák, 2009, s. 95

Poznámka: OPM – obsazená pracovní místa (počet zaměstnaných v obci bydlících v obci + dojíždějící do zaměstnání – vyjíždějící za prací za hranice obce)

V roce 2001 poklesl význam dojížděkových center Havlíčkova Brodu, Žďáru nad Sázavou a především Třebíče. Na druhé straně Jihlava jako centrum kraje rozšířila své dojížděkové zázemí a taktéž i Pelhřimov, u kterého však nárůst nebyl tak výrazný (plyne z blízkosti k dálnici D1, kde se vybudovaly nové průmyslové zóny a směřuje sem kapitál). Počet dojížděkových středisek za daný rok je 21, protože se již mezi střediska neřadí Dolní Rožínka, která byla nucena v uranových dolech značně zredukovat počet zaměstnanců, a Kamenice nad Lipou. Naopak se do výčtu obcí dostává Jemnice (v roce 1991 kritéria pro určení centrem nespĺňovala).

V Tab. 1. jsou vyobrazeny konkrétní změny nastalé mezi jednotlivými cenzy, díky nimž se V. Novák zaměřil na dojížděku do těchto měst a stanovil určité zóny podle její intenzity (I. zóna – podíl vyjíždějících z obce do centra činí alespoň 30 % všech zaměstnaných, II. zóna – podíl vyjíždějících je nižší než 30 %). Zasloužil se tedy o vytvoření regionalizace kraje Vysočina v návaznosti na mobilitu do zaměstnání (Příloha č. 1 a 2), z níž bude následně tato bakalářská práce vycházet. Regionalizace celého kraje je procesem velice rozsáhlým a dá se říci, že i nad rámec této bakalářské práce, která by měla především pojednávat o spojení dojížděky s efektem distance decay. Proto se autor rozhodl zaměřit pouze na stanovení reprezentativních dojížděkových regionů, Jihlavy a Třebíče. Jihlava jakožto centrum dojížděky, kde mezi lety 1991 a 2001 došlo k největšímu nárůstu dojíždějících a to o 3216 osob (38,7 %). A Třebíč, která vykazuje naopak nejpodstatnější pokles v dojížděce za prací, konkrétně o 1294 osob (18,2 %). Je nutné říci, že jelikož se autor věnuje především těmto dvěma regionům, budou tyto dojížděkové regiony do jisté míry větší než v případě Novákovy regionalizace, což plyne z toho, že jsou jen dva a nejsou omezovány vyjížděkou do ostatních center (př. Třešť, která dle Nováka tvoří samostatný dojížděkový region, je v tomto případě v zázemí Jihlavského dojížděkového regionu).

6.1. Zázemí vybraných center dojížd'ky za prací v kraji Vysočina

6.1.1. Jihlava v roce 1991 a 2001

Prvním řešeným centrem dojížd'ky za prací je město Jihlava. Ke dni sčítání (1991) žilo ve městě 52 631 obyvatel. Středisko Jihlava ještě v roce 1991 nepředstavovalo krajské město, i přesto se dá říci, že již tehdy mělo v porovnání s ostatními městy řešeného území evidentně největší základnu pracovních míst v různých odvětvích. Jihlava je a byla průmyslovým městem s výraznou historickou tradicí, ale také se značně se rozvíjejícím průmyslem po přílivu zahraničního kapitálu po roce 1989. V devadesátých letech poskytuje město až 65 % všech pracovních příležitostí v průmyslu za Jihlavský okres. Nejdynamičtěji se rozvíjejícím odvětvím je již od dob socialismu dopravní strojírenství, mající ve svých řadách zaměstnance z různých koutů kraje, kteří jsou nuceni do práce dojíždět. V roce 1991 počet obsazených pracovních míst ve městě zaujímá 33 237.

Významnou tradici má například podnik Motorpal a.s., specializující se na výrobu vstříkovačů pro vznětové motory. Jak již bylo zmíněno, po roce 1989 je Jihlava vyhledávána zahraničními investory, což znamená podnět pro příliv nového obyvatelstva ochotného pracovat ve strojním průmyslu. Význačným zahraničním investorem je hlavně německý podnik Robert Bosch GmbH, který ve spolupráci s Motorpalem stál u zrodu založení společnosti Bosch Diesel s.r.o. 4. 1. 1993 (v současnosti nejvýznamnějším zaměstnavatelem v kraji Vysočina). Firma Bosch prosperovala a vytvořila další dceřinou společnost Automotive Lighting s.r.o. v roce 1997 v jihlavské části Pávov (výroba osvětlovací techniky pro automobily), která následně přešla pod italskou společnost Magneti-Marelli. Zmiňované dynamicky se rozvíjející firmy nabíraly především na přelomu století neustále nové zaměstnance. V současnosti je však situace jiná, počet zaměstnanců ve firmách rapidně klesl. Příčinou poklesu zaměstnanců je přechod Bosche na efektivnější typy čerpadel vstříkovacích systémů a Automotive Lighting doplatil na krizi automobilového průmyslu v roce 2008. Další podniky zajišťující určitou atraktivitu Jihlavy pro dojížd'ku za prací jsou Moravské kovárny a.s., věnující se zpracování surové oceli, železa a exportující své zboží do států Evropské unie. Nebo sklářský závod Burson Properties, a.s., Tesla, a.s. konstruuující součástky pro elektrická zařízení a Kronospan s.r.o. vyrábějící produkty z dřevotřísky (Matulová 2008, s. 22 – 23).

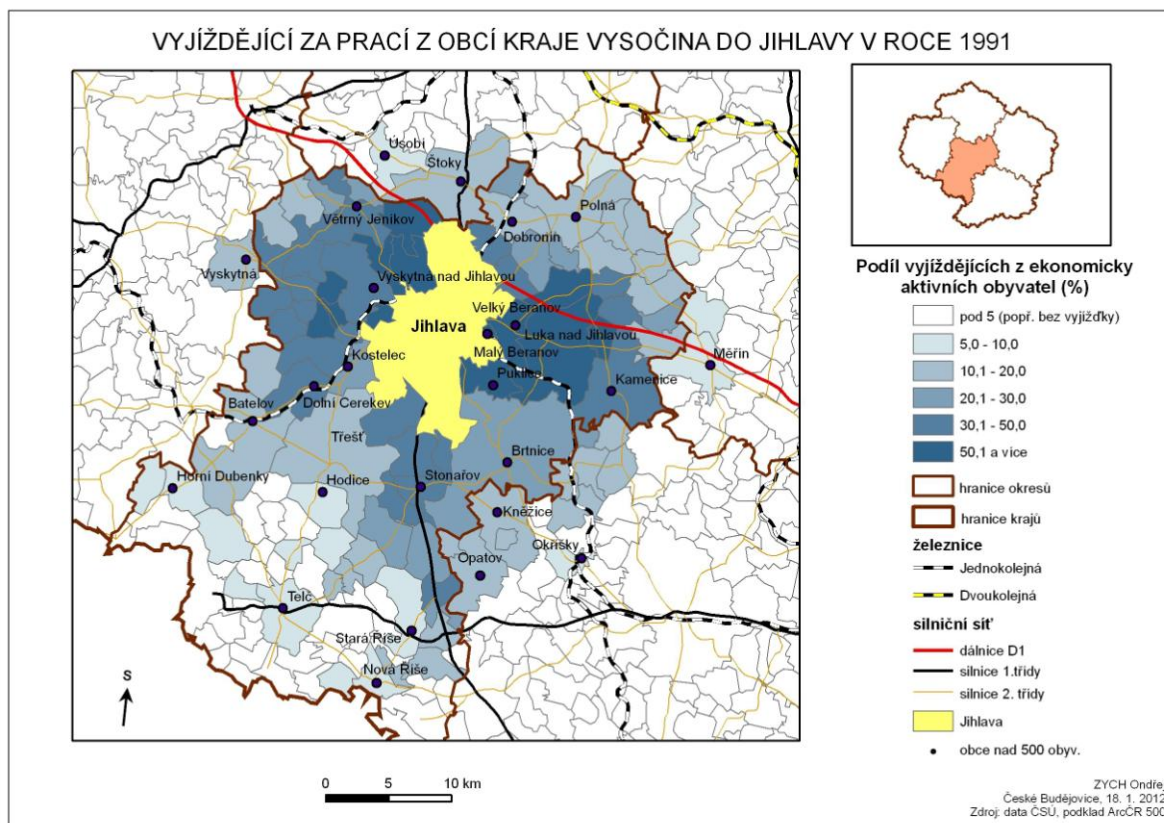
Jihlavsko je jediným okresem v kraji, ve kterém je patrný vyšší podíl dojížd'ky za prací mezi obcemi v rámci okresu a to nad 80 %. Což je způsobeno rostoucí atraktivitou pracovních příležitostí v Jihlavě, obyvatelé místních obcí tedy nejsou nuceni vyjíždět za prací mimo území okresu. Jihlavský okres je také jediným v kraji, jež vykazuje kladné hodnoty salda dojížd'ky za prací v porovnání let 1991 a 2001, protože v rámci okresu

převažuje dojíždka nad vyjíždka. Nárůst mezi lety 1991 a 2001 v dojíždce do okresu tvořil 80 %, což jen dokazuje mimořádné postavení Jihlavy v kraji.

Na dojíždce za prací do Jihlavy v roce 2001 se procentuálně nejvíce podílejí muži a to 64 % (7 371), ženy oproti tomu pouhými 36 % (4 165). Věková struktura byla samozřejmě podmíněna produktivní složkou obyvatelstva, kdy největší podíl na dojíždce má věková kategorie 30 až 39 let (2 747) následovaná skupinou 40 - 49 let (2 437). Z celkového počtu dojíždějících do obce pak 79,3 % dojíždí denně, 5 % týdně a 1 % jednou či dvakrát do měsíce, zbylá procenta spadají do kategorie nezjištěno. Ve frekvenci dojíždky hraje svoji roli i pohlaví. Muži proti ženám dojíždějí denně méně často, ale častěji naopak dojíždí týdně a měsíčně, což se odvíjí od konkrétních zaměstnání. Při zaměření na jednotlivá odvětví byla zjištěna většinová dojíždka do průmyslového odvětví a to až 40 % všech dojíždějících, druhou největší vlnu tvoří dojíždka do odvětví dopravy a telekomunikací (8,5 %) následována dojíždka do odvětví obchodu (7,6 %). Za prací lidé nejčastěji dojíždí autobusem a autem, přičemž ve statistikách je patrná většinová dojíždka osobním automobilem u mužů, ženy naopak spíše preferují autobus. Cesta do zaměstnání tak většinově trvá 30 až 59 minut nebo méně, přes 60 minut trvá dojíždka pouze 6,2 % mobilních směřujících za prací do Jihlavy. Do střediska nejčastěji dojíždí obyvatelstvo se středoškolským vzděláním bez maturity (48 %), což souvisí se zaměřením průmyslu v Jihlavě. Podstatnou část tvoří i středoškolsky vzdělaní s maturitou (37 %) a studenti vyšších odborných škol (8,5 %).

Spádový region Jihlavy dle mobility za prací roku 1991 (mapa 3) svou velikostí přesahuje hranici okresu, avšak jen do menší míry. Obcemi s podílem vyjíždky do Jihlavy mimo okres jsou zejména obce z jiných sousedních krajů v relativní blízkosti od Jihlavy. Ukázkou takové obce mohou znázorňovat Štoky a Úsobí na Havlíčkovobrodsku, Opatov a Okříšky na Třebíčsku, Vyskytná na Pelhřimovsku nebo Měřín na Žďársku. Výjimku tvoří obce Brtnička, Kněžice a Hrutov, které sice patří do okresu Třebíč, ale díky nerespektování hranic mezi obcemi s rozšířenou působností (ORP) a okresy patří pod ORP Jihlava. Mobilitu do Jihlavy nad 5 % v rámci okresu nesplňují obce nacházející se v jeho jižní části. Což plyne především z toho, že inklinují spíše k obcím městského významu v těchto částech (Telč, Třešť), popřípadě obcím mimo území okresu nebo kraje (sousedí s ORP Jindřichův Hradec). Především proto, že se nacházejí relativně daleko od střediska. Vliv může mít i fakt, že jižní částí Jihlavského regionu neprochází železniční spojení, tudíž lidé využívají pouze silniční dopravní prostředky.

Mapa 3:

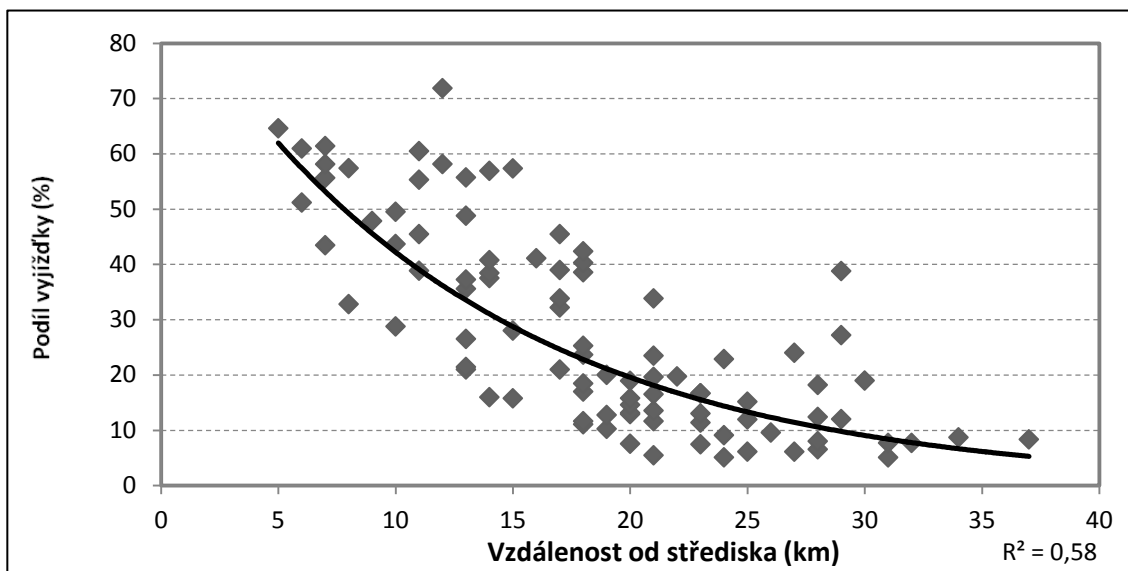


Spádový region Jihlavy zahrnuje 94 obcí. Při převedení dat těchto obcí do průměrných hodnot vzniká podíl vyjíždějících činící 27,6 %, který je odvozen od poměru 73 vyjíždějících osob za zaměstnáním do Jihlavy z každé obce, připadajících na 332 ekonomicky aktivních obyvatel. Průměrná vzdálenost jednotlivých směrů mobility je 19 km v roce 1991. Obcemi s největším absolutním počtem vyjíždějících osob do Jihlavy jsou Luka nad Jihlavou (875 vyjíždějících), Brtnice (498), Třešť (364) nebo Polná (358) a to i přesto, že se nachází v relativně velké silniční vzdálenosti od centra Jihlavy, v rozmezí 12 – 20 km. Druhou stránkou věci je skutečnost, že tato města vykazují velké počty obyvatel a následně EA, čímž se podíly vyjížděky značně redukuje. Jedině Luka nad Jihlavou má z těchto jmenovaných vysoký podíl vyjíždějících (71,8 % - nejvyšší podíl v zázemí Jihlavy).

Následují obce, které se rozkládají ve větší blízkosti centra spádovosti, ale jejich populační velikost již nedosahuje takových čísel jako u předchozích měst. Nejvyššího podílu (nad 60 %) po Luce n. Jihlavou dosahují obce Malý Beranov, Rantířov, Plandry a Mirošov, typické obce venkovského charakteru vzdálené od Jihlavy do distance 11 km, jejichž obyvatelé podléhají dojížděce za prací do nedaleké Jihlavy. Dá se říci, že v bezprostřední blízkosti Jihlavy leží vesměs obce s podílem mobility nad 50 %. Lidé jezdící za prací do Jihlavy využívají obzvláště dobrého silničního napojení a častých

autobusových linek. Obcemi určenými dle již poukazovaných kritérií (vyjíždka kolem 5 %) a zároveň vykazujícími nejnižší podíly vyjíždky do Jihlavy jsou Telč, kde i přes obstojný počet vyjíždějících (146) je v návaznosti na EA podíl nízký, Jihlávka nebo Okříšky, jenž stejně jako Telč mají poměrně velký počet EA.

Graf 1: Funkce distance decay aplikovaná na podíl vyjíždějících za prací z obcí do Jihlavy v roce 1991



Zdroj: vlastní zpracování z dat ČSÚ, plánovače tras, jízdních řádů idnes a map.cz, vlastní výpočty

Model distance decay aplikovaný do grafu 1 pomocí vzdálenosti od centra a podílu vyjíždky naznačuje určité pravidelnosti. Největší počet obcí (v tomto případě bodů) s vyjíždkou do Jihlavy je rozmístěn v rozmezí 15 – 30 kilometrů. Ale právě díky funkci vzdálenosti je podíl těchto obcí nepatrný ve srovnání s obcemi poblíž střediska. Pomocí exponenciální funkce byla stanovena určitá spojnice trendu v dané problematice. Podle ukazatele koeficientu spolehlivosti ($R^2 = 0,58$) je možné stanovit, do jaké míry se funkce distance decay hodí pro vyjádření vyjíždky za prací do Jihlavy (1991).

V tomto případě jde o spolehlivost dobrou, tedy dosti reprezentativní ve spojení s řešenou tematikou. Nastávají určité extrémy, které ovlivňují funkci vzdálenosti a snižují hodnotu její spolehlivosti. Modelu se vymykají určité obce, jednou z nich je již zmiňovaná Luka nad Jihlavou, která by díky vzdálenosti 12 km od střediska měla zaujímat podíl vyjíždky výrazně nižší. Další obcí, která se vymyká modelu, může být Otín, vzdálený od Jihlavy 29 km s podílem 39 %. Příčinu jeho vysokého podílu vyjíždky do Jihlavy, i přes určitou vzdálenost, vidí autor v jeho návaznosti na silnici první třídy I/38. Poslední obcí, kterou je nutné zmínit, je Dolní Vilímeč na Telčsku, která je nejdále položeným

spádovým regionem Jihlavy (podíl vyjíždějících 8,3 % ve vzdálenosti 37 km od střediska) a jejíž obyvatelé při cestě do zaměstnání také mohou používat komunikaci I/38.

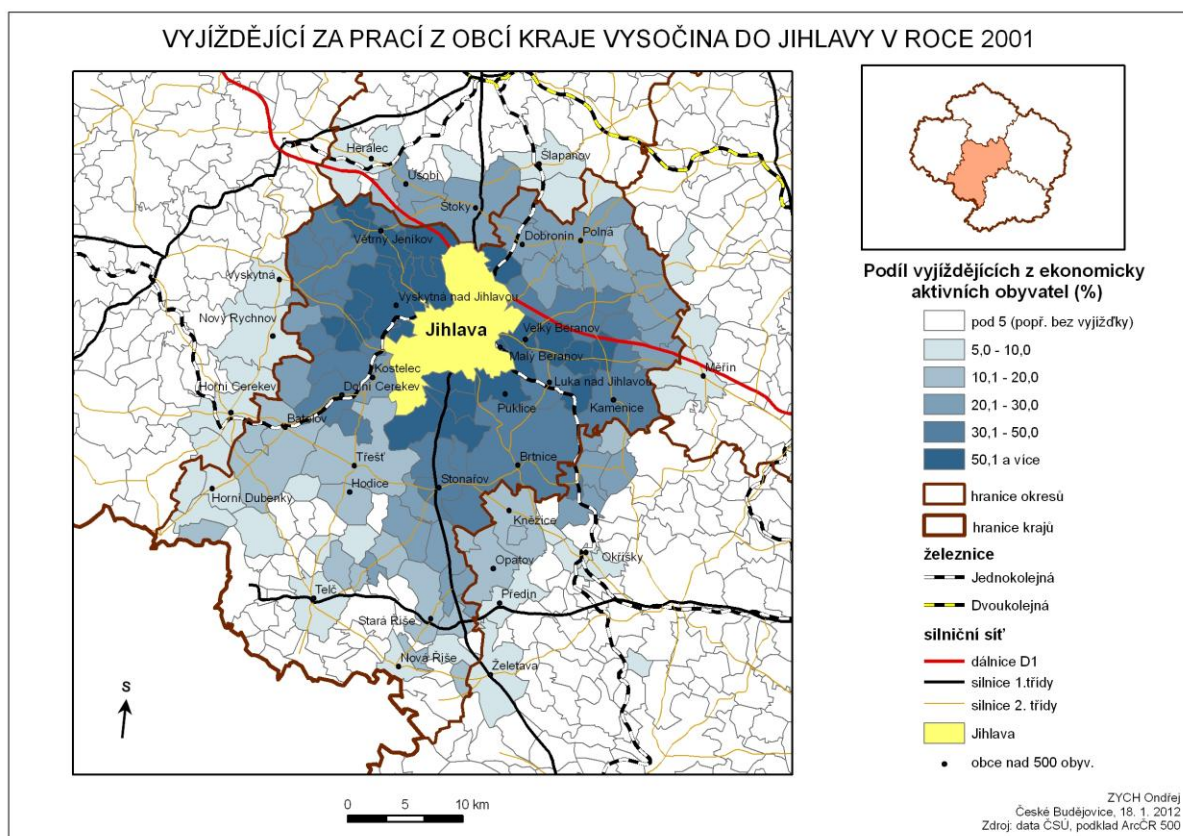
Spádový region mobility za práci pro rok 2001 (mapa 4) se do jisté míry liší od regionu předešlého (1991). Objem obcí, z nichž vyjíždí do Jihlavy 5 a více % z EA žijících v obci, se rozrostl z původních 94 obcí v roce 1991 na 121 obcí v roce 2001. Město Jihlava má v území ČR relativně výhodnou geografickou polohu a hodnotnou dopravní dostupnost v rámci okresu, kraje, ale i celé ČR ve směru západ a východ. Jihlava, město s největším počtem obyvatel, plní funkci krajského oblužného, pracovního a administrativního centra. Během devadesátých let docházelo ke změnám obzvláště v odvětvové struktuře zaměstnanosti, snižovaly se především počty zaměstnanců v zemědělství na úkor rozvoje průmyslu a služeb. Při pohledu na podnikatelské subjekty v Jihlavě je zřejmé, že jejich největší počet zaujímají ty v oblasti obchodu a služeb (až 60 %), zároveň jsou však charakteristické menšími počty zaměstnanců. Na rozdíl od již zmiňovaných průmyslových subjektů (zvláště strojírenského průmyslu), které zaměstnávají velké počty obyvatel a díky nimž vzrostla dojížděka do Jihlavy mezi sledovanými cenzy (Integrovaný plán rozvoje statutárního města Jihlavy, 2011, s. 14).

Za jednotlivé obce tvořící zázemí města Jihlavy dle vyjížděky narostly i jednotlivé průměrné hodnoty. Podíl vyjíždějících ze spádových obcí tvoří 29,3 % (oproti 27,6 % v r. 1991) a plyne z průměrného počtu vyjíždějících z obce činícího 73 osob (stejný počet jako 1991) na 302 EA (332 v r. 1991). Vysvětlením, proč klesá průměrný počet ekonomicky aktivních v obcích Jihlavského zázemí, může být osamostatnění některých malých obcí v blízkém zázemí centra, ve kterých jsou počty EA nižší než 110 obyvatel (Čížov, Rančířov, Cerekvička – Rosice).

Spádový region se rozkládá i za hranicemi okresu Jihlava (podobně jako v roce 1991) a je tedy rozšířen o 27 obcí. Významnějšími obcemi mimo okres Jihlava, které již můžeme zařadit do jejího dojížděkového zázemí, jsou například Nový Rychnov na Pelhřimovsku, Šlapanov a Herálec na Havlíčkovobrodsku nebo Želetava na Třebíčsku.

Spádový proud Luky nad Jihlavou, nejsilnější v roce 1991, upadá, když z původních 875 vyjíždějících klesne na 592 (48,5% podíl z EA v obci). Naopak počty vyjíždějících z měst do Jihlavy (které jí sekundovaly v roce 1991) rapidně narostly. Nejsilnějším proudem se tedy stává Brtnice se svými 639 vyjíždějícími (vzhledem k r. 1991 nárůst o 141 obyvatel), dalšími jsou Třešť, kde počet vyjíždějících znamenal 579 osob (nárůst o 215 osob), a Polná s 512 obyvateli cestujícími za práci (nárůst o 154).

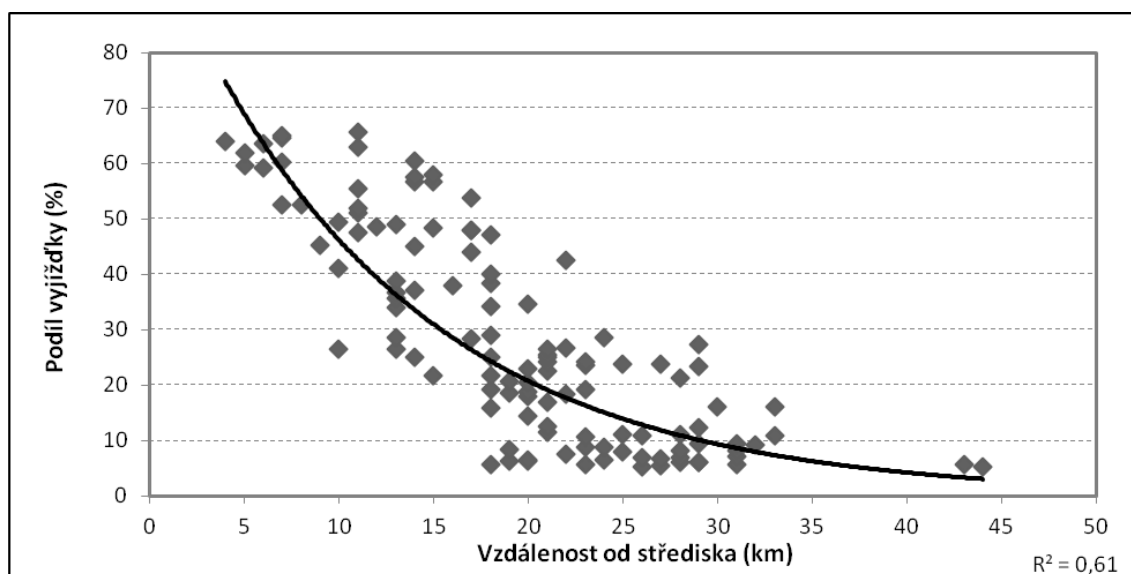
Mapa 4:



Nejvyššího podílu mobility za práci do střediska okresu však dosahují obce s nižšími počty obyvatel a v menší vzdálenosti od ústředí vyjížděky, ve kterých je minimum pracovních příležitostí a pokud zde nějaké podniky jsou, tak zaměstnávají jen nepatrný počet zaměstnanců. Dominantní podíl 76,8 % je viditelný u obce Cerekvička – Rosice, u které ale nelze zaznamenat rozdíl mezi lety 1991 a 2001, protože byla součástí města Jihlava. Při porovnání let 1991 a 2001 se celkově zintenzivnila vyjížděka do Jihlavy, je znát větší vazba na dané středisko. Z 24 obcí na Jihlavsku přesahuje podíl mobility za práci 50 %, což je o 10 obcí více než v roce 1991. Následnými obcemi představujícími nejvyšší podíly jsou Bílý Kámen (67,8 %), Smrčná (66,9 %), Hubenov (65,7 %) a Rantířov (65 %). Dané obce leží od Jihlavy v rozmezí 7 až 12 km.

Nejnižší podíl mobility za práci kolem 5 % vykazují obce Horní Cerekev, Radostín, Herálec, Předín, ze kterých sice i v roce 1991 vyjíždělo do Jihlavy určité procento EA, ale nedosahovalo autorem stanoveného minima 5 %.

Graf 2: Funkce distance decay aplikovaná na podíl vyjíždějících za prací z obcí do Jihlavy v roce 2001



Zdroj: vlastní zpracování z dat ČSÚ, plánovače tras, jízdních řádů idnes a map.cz, vlastní výpočty

Nastíněná funkce distance decay pro rok 2001 (graf 2) v závislosti mobility za prací do střediska Jihlavy se jeví jako reprezentativnější vůči funkci pro rok 1991, což také dokládá koeficient determinace $R^2 = 61 \%$, která oproti prvnímu řešenému období stoupla o 3 setiny. Jedná se tedy také o dobrou spolehlivost. Do značné míry exponenciální funkci kopírují určité skupiny bodů – ve vzdálenostech kolem 5 km od střediska (podílem vyjížděky přes 60 %), 13 km (intenzitou vyjížděky zhruba 35 %), 20 km (mobilita okolo 20 %) a 32 km (pod 10 %). Tyto obce vykazují ideální stav modelu distance decay, který by nastal, pokud by se takto narůstajícími vzdálenostmi odstupňoval podíl mobility obyvatel. V daném případě by se zvyšovala hodnota spolehlivosti k číslu 1. Zde však model distance decay narušují různé odchylky v podobě obcí, jež vzhledem ke vzdálenosti podle funkce nedosahují určitých podílů funkcí určených.

Z modelu poněkud vybočuje Kostelec, který leží 10 km od centra kraje a jeho podíl vyjíždějících je pouze 26,5%. Za příčinu této odchylky se dá považovat skutečnost, že v dané obci leží masokombinát Kostelecké uzeniny, kde místní obyvatelé získávají uplatnění. Za další odchylku může být považována obec Dudín ležící 22 km od Jihlavy a představující větší podíl mobility než by v návaznosti na vzdálenost měla. V dané obci venkovského charakteru žije 148 obyvatel, tudíž zde určité procento lidí pracuje v zemědělství. Proto obyvatelé, kteří nechtějí pracovat v primárním sektoru, musí dojíždět do Jihlavy. Zajímavé postavení mezi spádovými obcemi Jihlavy mají Radostín a Mikulovice (ležící 43 km do Jihlavy), které se sice shodují s funkcí distance decay, protože podíl je zde velice malý, ale leží jednoznačně nejdále (kromě nich je nejbližší

spádová obec 33 km od Jihlavy). V případě Radostína může mít vliv napojení na silnici I/38, u Mikulovic železniční trasa do města Okříšky, kde se následně napojuje na trať do Jihlavy.

6.1.2. Třebíč v roce 1991 a 2001

Dalším řešeným centrem dojížděvky za prací je město Třebíč. S počtem obyvatel 38 355 (1991) je druhým největším městem v kraji. Nachází se 30 km jihozápadně od Jihlavy a 56 km od Brna. Koncem 19. století se Třebíč stává centrem kožedělného průmyslu, skrze společnost BOPO, která je následně odkoupena Tomášem Baťou a v této době se stává největším producentem obuvi v ČSSR a téměř v celé střední Evropě. Na počátku 20. století zde také vzniká významná sodovkárna a výroba limonád ZON, která je zde dodnes a zaměstnává více než 100 zaměstnanců. Jediným zaměstnavatelem nad 500 zaměstnanců je v současné době První brněnská strojírna Třebíč a.s. Největším zaměstnavatelem v okrese je ovšem ČEZ a.s. Dukovanská elektrárna, která neustále snižuje stavy. V současné době je okres Třebíč na 16. místě s nejvyšší nezaměstnaností v České republice s hodnotou 13 %, zdejší extrémní podíl dlouhodobé nezaměstnanosti je nejvyšší v kraji (5,8 %), což může souviset s vysokým podílem osob pouze se základním vzděláním nebo středoškolským bez maturity. Tradiční odvětví, kterými byla Třebíč typická, upadají a dochází k nepoměru mezi nabídkou pracovní síly a její poptávkou. Je možné to přiřknout i Třebíčsku, jako ryze zemědělskému regionu, kde se soustřeďují obzvláště zemědělské závody, které však v dnešní době díky vyspělé technice nepotřebují vysoké počty zaměstnanců.

Město Třebíč se vyznačuje největší ztrátou v počtech dojíždějících v kraji mezi jednotlivými sčítáními obyvatel. V roce 1991 do okresního města Třebíč dojíždělo za prací 7 091 zaměstnanců, čímž se řadilo na druhé místo v dojížděnce za prací v kraji po Jihlavě (8 320 osob), jakožto krajském dojížděkovém středisku. Porovnatelných, ale nižších hodnot poté dosahují zejména okresní města Havlíčkův Brod (6 419 osob) a Žďár nad Sázavou (5 274 osob). Situace se však zásadně změnila k roku 2001, kdy v Třebíči došlo k nejvýraznějšímu poklesu počtu dojíždějících způsobenému zvyšující se centralizací průmyslu do krajského města Jihlava, které je přímo napojené na dálnici D1. Do Jihlavy tak na úkor Třebíče směřují zahraniční investice spojené s výstavbou podniků zabývajících se zejména výrobou spojenou s dopravním strojírenstvím.

Ztrátu je tak možno podle Nováka (2009) připisovat krachujícím podnikům věnujícím se lehkému průmyslu (v tomto případě průmyslem obuvnickým v zastoupení významné tradiční české firmy BOPO Třebíč, která v 90. letech zaměstnávala více

než 4 000 zaměstnanců). Z důvodů poklesu spotřeby tuzemských výrobků na úkor zahraniční levnější konkurence však v roce 2000 dochází ke krachu. V oblasti spádovosti tak došlo ke zvýšení nezaměstnanosti, poklesu počtu obsazených pracovních míst z 22 985 v roce 1991 na 19 337 v roce 2001. Následně se tak zvětšila potřeba dojíždět do jiných středisek kraje. V roce 2001 tak do města Třebíč dojíždí za prací už pouze 5 797 osob, čímž se dostává na 3. místo v kraji z hlediska počtu dojíždějících za prací na úkor rostoucích pracovních středisek Jihlava, Žďár nad Sázavou a početně stabilnímu Havlíčkovu Brodu.

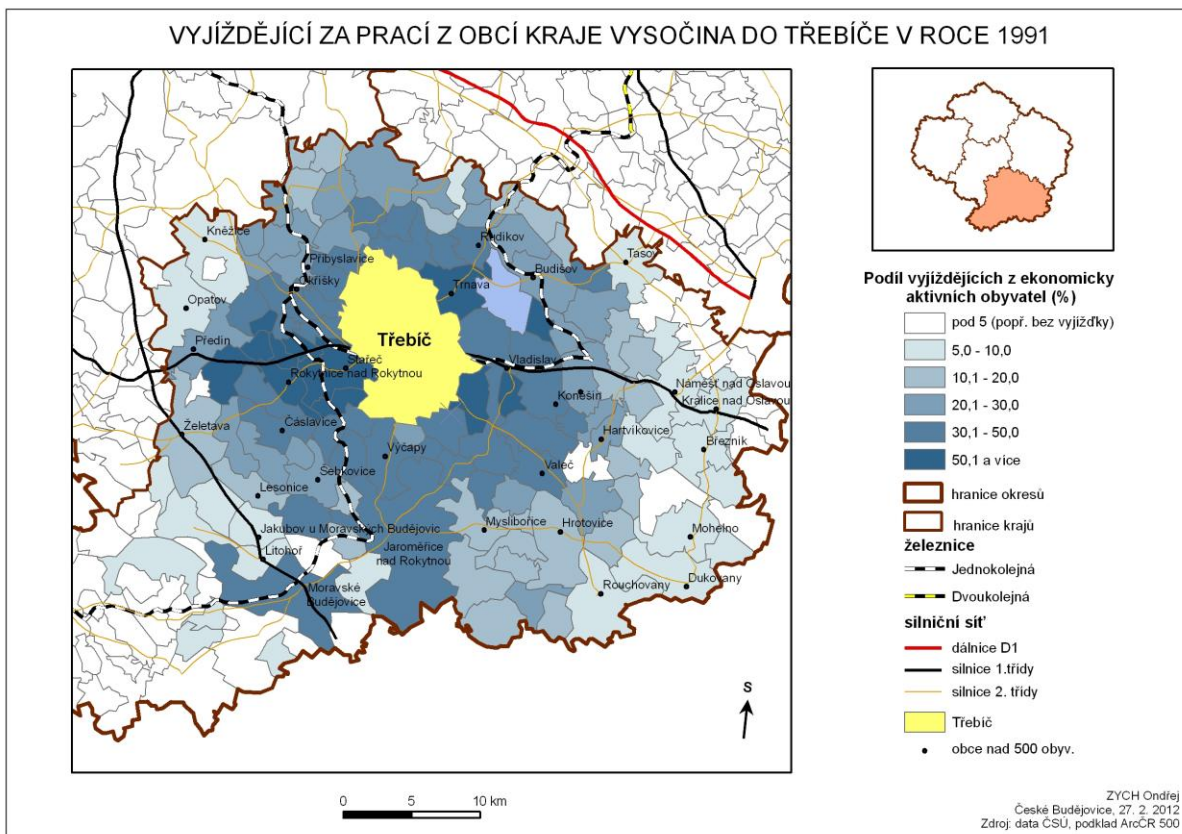
Procentuálně se v roce 2001 na dojízděče za prací do Třebíče podílejí více muži než ženy a to 57,4 % (3 327) oproti ženám s 42,6 % (2 470). Věková struktura dojíždějících se dále odvíjí od ekonomicky aktivního obyvatelstva, zejména když se jedná o nejvíce mobilní věkovou kategorii 30 až 39 let s 1 446 dojíždějícími a kategorií 40 – 49 let (1 460). Z počtu dojíždějících poté 90,1 % dojíždí denně, 2,7 % týdně a 0,6 % jednou či dvakrát do měsíce. V kombinaci frekvence a pohlavní struktury z žen denně dojíždí za prací 92 %, naopak u mužů je tento podíl nižší a to pouze 88 %, neboť častěji než ženy dojíždí jednou týdně nebo měsíčně, což je vysvětlováno rozdílností druhů práce, které jednotlivá pohlaví vykonávají. Vzdělanostní struktura dojíždějících je vytvářena ze 48,2 % osobami se středoškolským vzděláním bez maturity, 36,6 % se středoškolským vzděláním s maturitou a zbylá procenta tvoří osoby se základním vzděláním (5,7 %) a vysokoškolsky vzdělaní zaměstnanci (9,4 %). Podstatnou většinu tvoří dojíždějící do odvětví průmyslu (37,3 %), dále pak 13,1 % do stavebnictví a 12,6 do školství a zdravotnictví, zbylé podíly tvoří obchod, doprava a telekomunikace. Nejčastěji cesta do střediska mobility trvá 30 až 59 minut (44 %), více než 60 minut trvá cesta pouze 3,7 % dojíždějících do Třebíče. Za prací se zaměstnanci nejčastěji dopravují autobusem (46,4 %), 26 % automobilem a jen 7,6 % vlakem.

Z hlediska prostorové situovanosti dojízděčky do zaměstnání v okrese Třebíč, v roce 1991 více než 79 % dojíždí do jiné obce v okrese, do roku 2001 se však tento podíl snižuje na úkor zvyšujícího se podíl vyjízděčky do jiných okresů v kraji, do jiných krajů a do zahraničí. Nejvíce tedy obyvatelstvo okresu směřuje za zaměstnáním do samotného města Třebíč, významně se však také projevuje přitažlivý faktor Jihlavy a sousedství se třemi okresy nacházejícími se v Jihomoravském a Jihočeském kraji.

Při vymezení regionu spádovosti dojízděčky do zaměstnání do města Třebíč v roce 1991 bylo zjištěno, že obce s 5% a vyšším podílem vyjíždějících na počtu ekonomicky aktivních obyvatel obcí se nacházejí výlučně v samotném okrese Třebíč. Region tak

nepřekračuje hranice okresu. Součástí okresu Třebíč jsou obce s rozšířenou působností Náměšť nad Oslavou a Moravské Budějovice.

Mapa 5:



Podle hodnotové hranice bylo definováno 121 obcí s různou intenzitou podílu (mapa 5). Obce nacházející se v nejbližším zázemí města, konkrétně ty s největším podílem nad 45 % kopírují zejména západní a východní administrativní hranici střediska. Tato situovanost může být způsobena dobrou dopravní dostupností z hlediska přítomnosti železniční tratě č. 240 z Jihlavy do Brna a č. 241 vedoucí z Vídně do Jihlavy. Významná je zde také silnice 1. třídy č. I/23, která pojí Písek s Brnem a silnice 2. třídy č. 360, která pojí město s dálnicí D1. Obce se v regionu dále rozprostírají podél dopravních tahů, které umožňují krátkou časovou dostupnost při každodenní vyjízdce do zaměstnání.

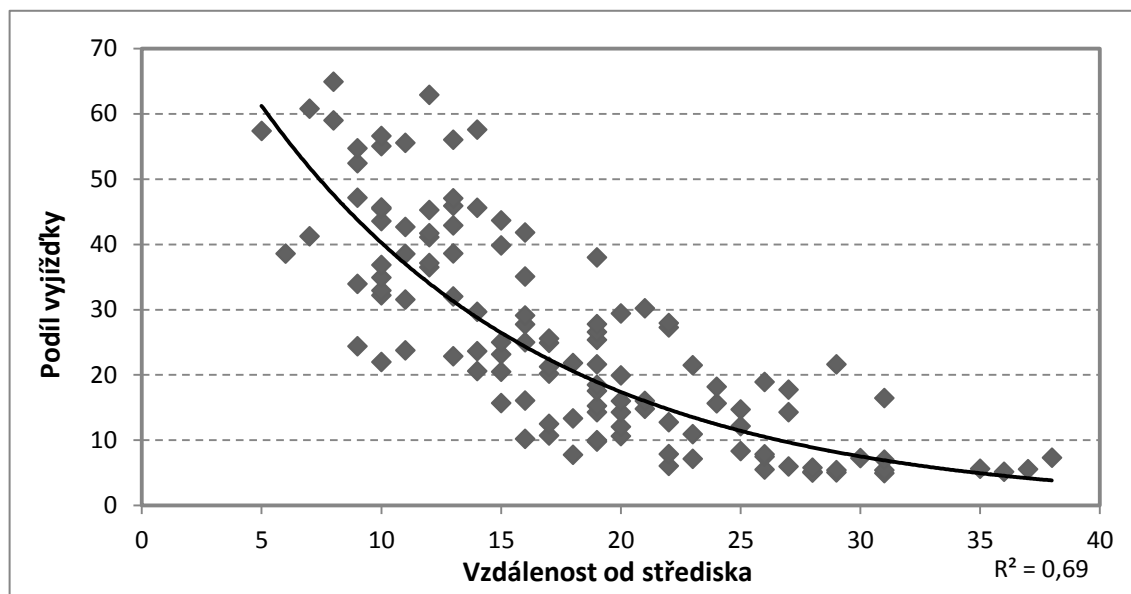
Průměrný podíl obcí nacházejících se v regionu činí 25,9 %, což představuje průměrně 51 vyjíždějících na 220 ekonomicky aktivních obyvatel. Maximálního podílu dojíždějících na ekonomicky aktivní obyvatelstvo dosáhla obec Trnava s podílem 64,9 %, což znamená 198 dojíždějících na 305 obyvatel ekonomicky aktivních. Obec se nachází ve vzdálenosti 8 km od centra dojížděky. Žije zde 608 obyvatel, početně však obec narůstá spíše kvůli stěhování, souvisejícímu se suburbanizací města Třebíč. Na druhém místě se

nachází obec Chlístov s 62,9 %, kde se již jedná o obec vzdálenější 12 km a početně menší, pod 500 obyvatel se 78 vyjíždějícími na 124 ekonomicky aktivních obyvatel. Více než 50% podíl dojížděky vykazují zejména obce Mastník, Čechočovice, Kojatín nebo Stařeč. Všechny tyto obce leží ve vzdálenosti 5 až 13 km od centra Třebíče. Průměrná vzdálenost všech obcí spádového regionu činí 18 km.

Co se týče minimální hodnoty, byla zaznamenána u obcí Dukovany a Martínkov, v obou případech dosahující právě určené hraniční hodnoty 5 % (15 vyjíždějících na 303 EA, 7 vyjíždějících na 139 EA). Obě obce se nachází ve vzdálenosti přibližně 30 km od střediska, což je jedním z důvodů nízkého podílu. Souvislost může mít také poloha v blízkosti jiných větších měst, přičemž u Martínkova jsou to Moravské Budějovice. V případě Dukovan může být důvodem hraniční a zároveň okrajová poloha regionu spojená s existencí jaderné elektrárny Dukovany, která je první jadernou elektrárnou na území České republiky. V roce 1991 do ní dojíždělo více než 3 401 obyvatel z širokého okolí, včetně Třebíče, do roku 2001 tento počet mírně klesl na 3 012. Mezi obce s velmi nízkým podílem, nacházející se převážně ve vzdálenosti kolem 30 km, patří Kuroslepy, Kojatice, Láz nebo Jakubov u Moravských Budějovic

Podle funkce distance decay, která byla uplatněna na podíl vyjíždějících za prací v souvislosti se vzdáleností od spádového střediska Třebíč (graf 3), byla v roce 1991 zjištěna hodnota spolehlivosti $R^2 = 0,69$. Tato hodnota odpovídá velmi dobré aplikovatelnosti funkce na mobilitu za prací, neboť hodnoty podílu určitým způsobem opisují exponenciální funkci. Z čehož vyplývá rostoucí podíl dojíždějících za prací se snižující se vzdáleností od střediska. Ve sledovaném období nebyly zjištěny výrazné odchylky jednotlivých obcí, které by se ukázaly v podobě nadměrně vysokého podílu u ve velké vzdálenosti od střediska, nebo naopak podílu malého v těsné blízkosti Třebíče. Graf vykazuje poměrně vysoké hodnoty vyjížděky u skupin obcí ve vzdálenosti 5 až 15 km od střediska Třebíče. Příčinou je bezesporu velký zaměstnavatel BOPO Třebíč. Vesměs se dá tvrdit, že tento podnik zajistil dostatek pracovních míst pro velkou část Třebíčského okresu, a i díky němu je tedy hodnota spolehlivosti tak vysoká. Ve srovnání Třebíčského a Jihlavského spádového regionu dojížděky za prací je na Třebíčský region model distance decay aplikovatelnější. V roce 1991 ještě v Jihlavě nefungoval významný závod Bosch Diesel (budoucí největší zaměstnavatel v kraji) a nerozvíjel se ve velké míře průmysl díky zahraničnímu kapitálu. I proto tvoří Třebíč dojížděkový region větší, a to i přesto že nezasahuje mimo území okresu.

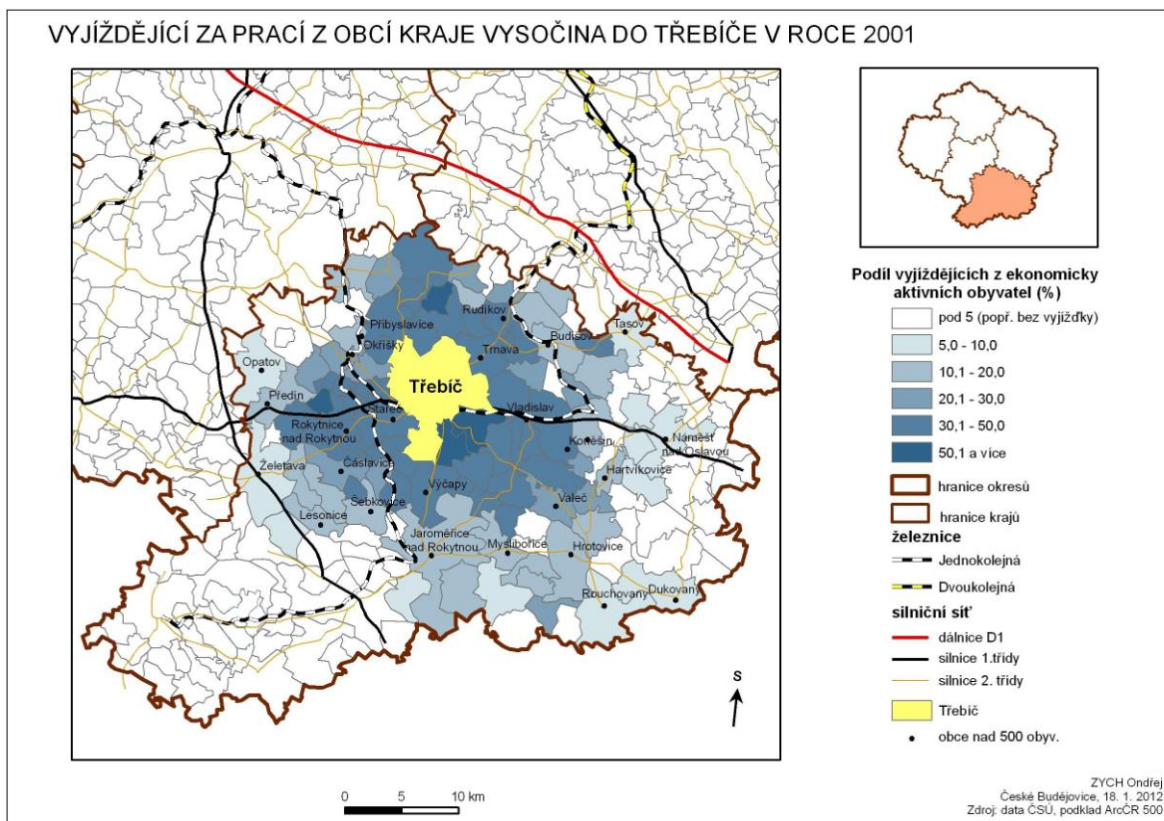
Graf 3: Funkce distance decay aplikovaná na podíl vyjíždějících za prací z obcí do Třebíče v roce 1991



Zdroj: vlastní zpracování z dat ČSÚ, plánovače tras, jízdních řádů idnes a map.cz, vlastní výpočty

Při komparaci dojížděkových regionů mezi dvěma cenzy došlo v roce 2001 k výraznému zmenšení pracovně dojížděkového regionu. Tento fakt je vysvětlován krachem významné firmy BOPO a obecně větším tokem dojíždějících do krajského centra Jihlava. Ani v tomto případě tedy region nepřesahuje hranice okresu Třebíč a také již minimálně zasahuje v rámci okresu do ORP Moravské Budějovice a Náměšť nad Oslavou. Prakticky se spádové obce nachází pouze v ORP Třebíč a to v nejbližším okolí hranic města. Počet obcí nad 5 % podílu mobility za prací z ekonomicky aktivních klesl ze 121 v roce 1991 na 90 v roce 2001 (mapa 6). Průměrný procentuální podíl ovšem narostl na 27,3 % (53 dojíždějících na 246 ekonomicky aktivních), což je způsobeno menším počtem obcí s nízkým podílem, které se do roku 2001 dostaly pod pomyslnou hranici 5 %, a proto do průměru nejsou započteny. Z tohoto důvodu se také snížila průměrná vzdálenost spádových obcí na 15,2 km, neboť obce vymizelé z oblasti zájmu byly právě ty nejvzdálenější. Nejvyšších hodnot v tomto případě, oproti roku 1991, kdy to byla obec Třnava, dosáhla obec Benetice s 67,4 %, což znamená 62 vyjíždějících ve vztahu k 92 EA obce (z toho 25 jich vyjíždí do odvětví průmyslu). V obci žije pouze necelých 200 obyvatel. Nachází se severně od Třebíče ve vzdálenosti 11 km od centra. Obec Třnava klesla v roce 2001 až na 7. nejvyšší hodnotu podílu vyjížděky (47,6 %).

Mapa 6:

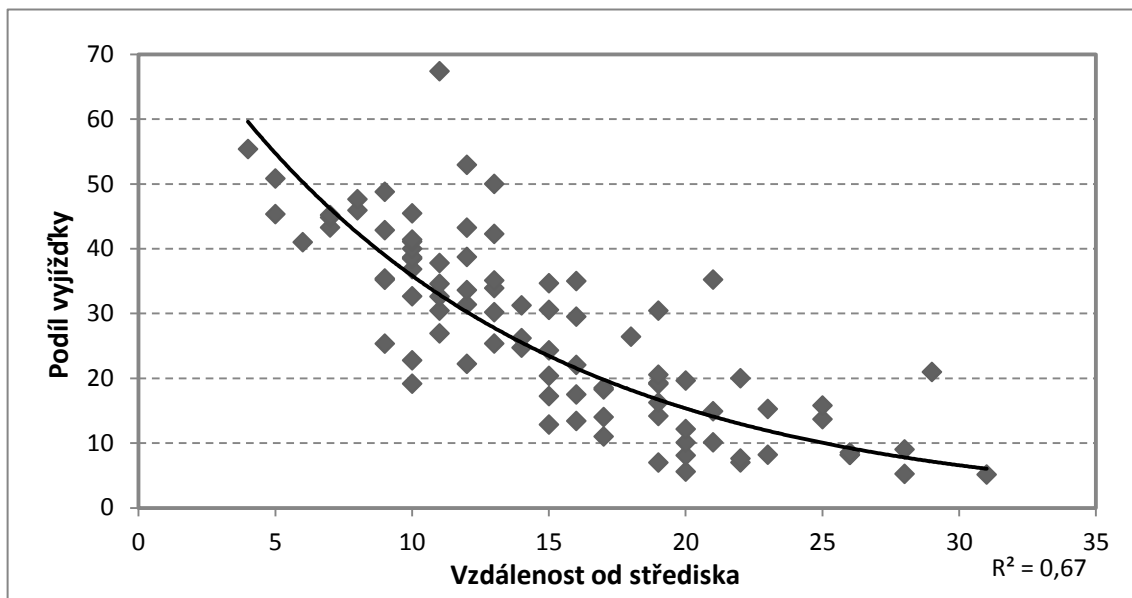


Mezi obcemi s nejvyššími podíly se udržely Stráž, Chlístov a Kožichovice. V absolutních hodnotách vyjíždějících poté prvenství získává obec Stařeč s 311 vyjíždějícími za práci. V minimálních hodnotách, ale stále nad 5 %, zůstala stabilní obec Dukovany, která do roku 2001 začala mírně propouštět, čímž se vykompenzovala minimální dojíždka do Třebíče a částečně se obnovila. Mezi obce s nízkými hodnotami se dále řadí Blаницe, Ocmanice, nebo Vícenice u Náměště nad Oslavou.

Funkce Distance decay použita pro rok 2001 ukázala u obcí s vyjížděkou do zaměstnání určitou roztříštěnost, která se ukázala i na koeficientu spolehlivosti (R^2), oproti předešlému roku 1991 klesla o 2 setiny na 0,67. Stále se jedná o velmi dobrou spolehlivost co do aplikovatelnosti na sledovanou problematiku, ale jsou zde obce vykazující patrné odchylky od průběhu exponenciální funkce. Jsou to především obce, které by vzhledem ke vzdálenosti od Třebíče měly vykazovat nižší podíl vyjížděky, než představují. První z obcí jsou Benetice, které ve vzdálenosti 11 km od střediska vykazují mezi podobně vzdálenými obcemi velkou převahu, když podíl vyjížděky v Beneticích činí 67,4 %. Většina vyjíždějících obce je zaměstnaná v průmyslu a službách ve Třebíči. Druhou obcí, jež vybočuje z modelu distance decay je Kamenná, ve vzdálenosti 21 km od střediska a vykazující podíl 35,2 % a poslední odlišnou obcí jsou Litovany, které se

nacházejí 29 km od Třebíče a podíl vyjíždějících do střediska okresu za prací je 21 %. V Litovanech je poměrně vysoké (40%) zastoupení lidí pracujících v zemědělství.

Graf 4: Funkce distance decay aplikovaná na podíl vyjíždějících za prací z obcí do Třebíče v roce 2001



Zdroj: vlastní zpracování z dat ČSÚ, plánovače tras, jízdních řádů idnes a map.cz, vlastní výpočty

6.2. Zázemí vybraných center dojížděky za studiem v kraji Vysočina

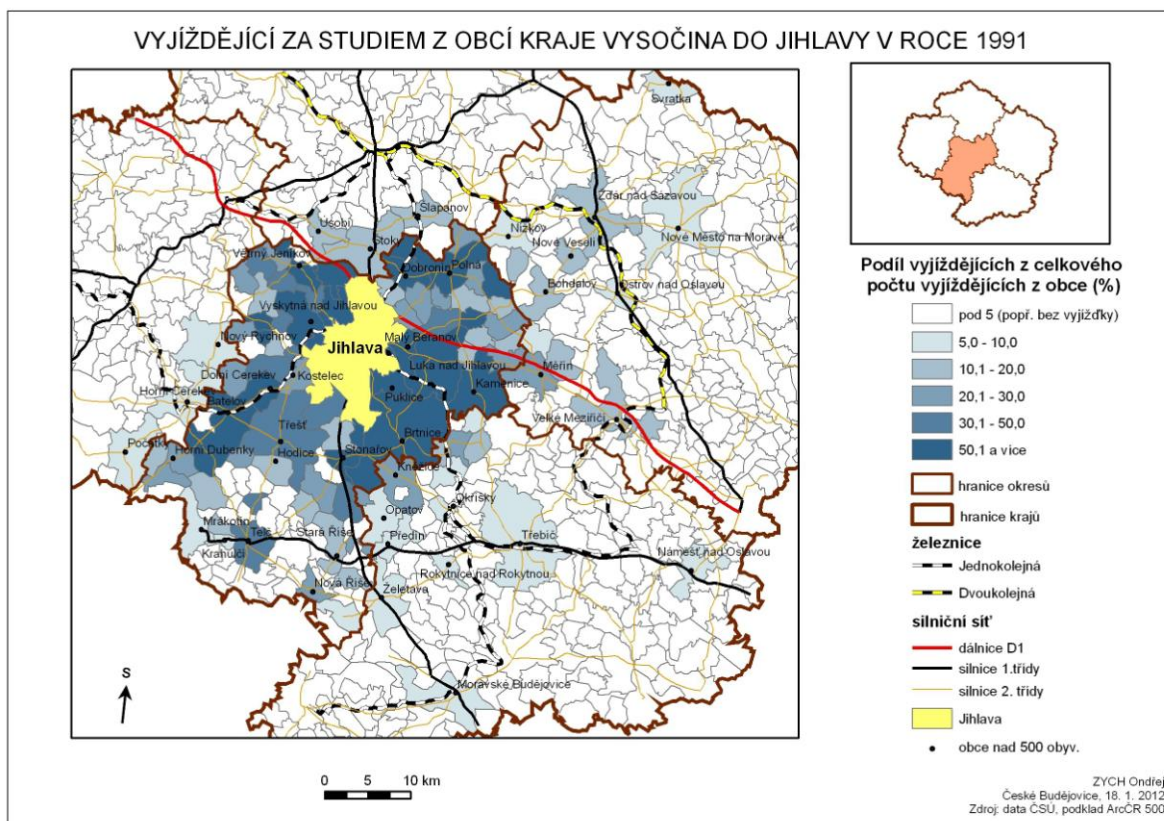
6.2.1. Jihlava v roce 1991 a 2001

Dojížděka do škol je významný jev, který odráží kvalitu života, občanskou vybavenost i velikost obce. Odpovídá tedy určitému stupni koncentrace obyvatel a rozmístění školních institucí na daném území. Ve středisku dojížděky působí 16 mateřských škol, z nichž 1 se zaměřuje na speciální pedagogiku v předškolním věku. Další stupeň vzdělání tvoří 11 místních základních škol a 1 specializující se na výchovu žáku s těžkým zdravotním postižením. Je nutné poukázat na fakt, že základní školy mají větší kapacitu, než je poptávka, a tyto prostory mnohdy plní funkci učeben a studoven. Středních škol a učilišť (21) je ve městě nejvíce. Oborové zaměření právě středních škol a učilišť v Jihlavě je z velké části ovlivněno místní orientací na průmysl a služby. Nejvýznamnějšími institucemi jsou například městské gymnázium, obchodní akademie, zdravotnická nebo průmyslová škola. Navíc se ve městě nalézají i 4 vyšší odborné školy. Vysoká škola polytechnická Jihlava byla založena až roku 2004, proto se k daným údajům dojížděky za roky 1991 a 2001 vůbec nevztahuje (Integrovaný plán rozvoje statutárního města Jihlavy 2011, s. 17).

Jihlava je jediným okresním městem v kraji, které vykazuje kladné hodnoty rozdílu mezi vyjíždějícími a dojíždějícími. V roce 1991 dojíždělo do centra 8 059 žáků a učňů, což v porovnání s vyjížděkou z Jihlavy činí rozdíl 1 069 osob. V roce 2001 počet dojíždějících ještě narůstá na 8 404 a rozdíl v návaznosti na vyjížděku představuje 1 000 osob. Zhruba z 58 % je dojížděka vytvářena jinými obcemi okresu (za oba cenzy), ze zbylých okresů kraje zaujímá asi 24 %, mimokrajská dojížděka je 18,5 % (1991) a 17% (2001). Vyjížděka na Jihlavsku do ostatních obcí v okrese činila 66,4 % (2001), naopak vyjížděka do ostatních okresů v kraji představovala hodnotu 6,1 %, z čehož vyplývá skutečně dominantní postavení Jihlavy v kraji a viditelnou nepotřebu žáků a učňů vyjíždět za vzděláním mimo území okresu.

Na dojížděce do škol v Jihlavě (2001) se nejvíce podílí věková skupina starší 15 let (85,7 %), což jen dokazuje kvalitní středoškolskou základnu ve městě, popřípadě nedostatek středních škol v jiných městech okresu. Žáci dojíždějící do základních škol tvoří pouze 14,3 % (2001), protože základní školy se na rozdíl od středních nacházejí i v obcích lokálního významu. Počet obsazených míst ve školách je 13 001, nejčastější formou dojíždění v okrese je autobus (53 %), přesto je to v porovnání s ostatními okresy relativně nízký údaj. 52 % dojíždějících následně stráví denně 15 – 44 minut na cestách.

Mapa 7:



Dojížděkové zázemí střediska Jihlava na základě mobility do škol v roce 1991 (mapa 7) tvoří 102 obcí, tedy o 8 obcí více než tomu bylo v pracovním zázemí Jihlavy za daný rok. Do zázemí zasahují i obce mimo území Jihlavského okresu, které jsou poněkud nerovnoměrně rozmístěné a nevytváří ucelený dojížděkový region, jako tomu bylo v případě mobility za prací. Mimo území okresu tvoří spádovou oblast z významné části obce povahy měst a městysů, které zásobují Jihlavu přílivem mládeže. Řadíme mezi ně obce na rozhraní Jihlavska a sousedních okresů (Počátky, Horní Cerekev, Štoky, Bohdalov, Měřín a další). Podstatněji však stojí za zmínku města okresního významu, taktéž spadající k Jihlavskému regionu. Mezi ně patří Žďár nad Sázavou (11,1 % vyjíždějících) nebo Třebíč (7,5 %). Podobně je na tom i Havlíčkův Brod, který ale nedosahuje podílu vyššího než 5 %. Doprava je uzpůsobena značnému dojížděkovému proudu z daných dvou měst, odkud v ranních hodinách jezdí časté přímé autobusové spoje do Jihlavy a to i přes relativně velkou vzdálenost přesahující 35 km. Dá se očekávat, že místní základní školy ve Žďáře a Třebíči jsou dostačující a do Jihlavy nebudou děti vyjíždět (jsou zde i 8-letá gymnázia), ale vyjíždět budou za studii do středních škol. V tomto případě je obtížné stanovit nějaký trend, protože výběr školy závisí na jedincích, zda chtějí studovat v místě bydliště nebo vyjíždět do jiných měst. Při rozhodování o budoucím oboru teenageri často volí i podle vzdálenosti do centra dojížděky a dobré

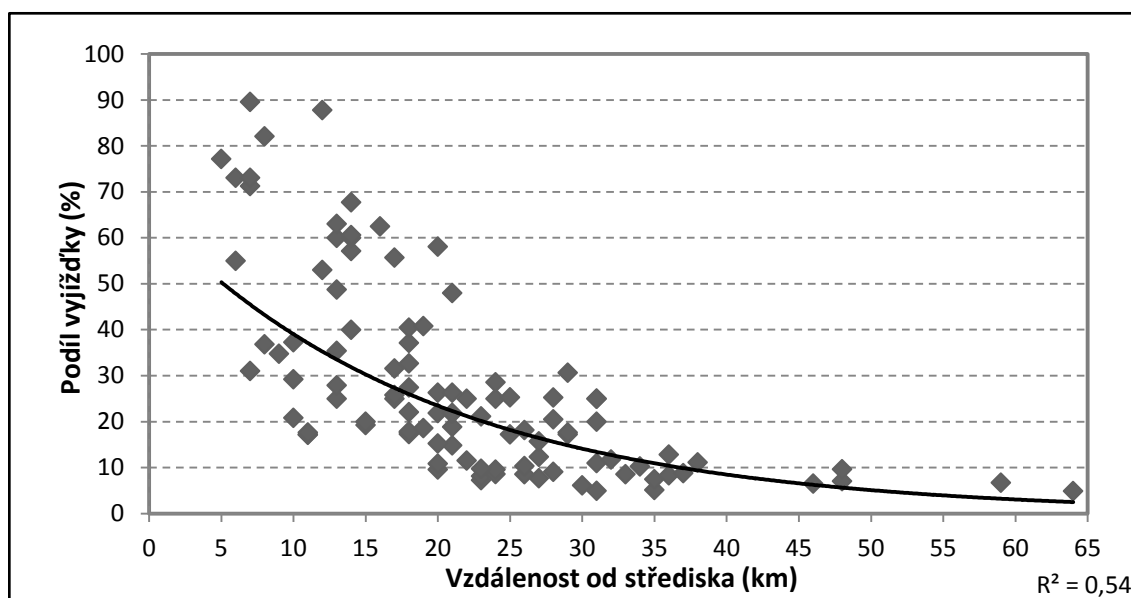
návaznosti dopravních spojů. Spádové obce ve větších vzdálenostech od Jihlavy se proto většinou nacházejí na důležitých dopravních uzlech (silničních či železničních). Je očividné, že s rostoucí populační základnou obcí narůstá počet vyjíždějících za studiem a to do různých spádových měst. Při zaměření se na obce uvnitř okresu Jihlava v roce 1991 je možné dojít k následujícím poznatkům. Obce v jeho jižní části jsou spádové do škol zejména místního ORP Telč a neřadíme je tedy do Jihlavského zázemí dle dojížděky do škol. Zbylé obce (až na pár výjimek) jsou součástí spádového regionu Jihlava, kde jsou nejvyšší hodnoty vyjíždějících dosaženy v obcích Polná (194 osob vyjíždějících do Jihlavy), Luka nad Jihlavou (167), Třešť (157) a Brtnice (157 vyjíždějících). Tedy obce, ze kterých v roce 1991 vyjíždělo nejvíce osob i za prací. V porovnání se zaměstnanci jsou však čísla podstatně nižší, protože populační základna vyjíždějících za studiem není tak velká jako u EA v obci. Průměrný podíl mobility za studiem do Jihlavy (1991) je 28% (případající na 26 vyjíždějících do střediska dojížděky, ze 117 žáků, studentů a učňů vyjíždějících z obce úhrnem, na průměrnou vzdálenost 22 kilometrů).

Oproti dojížděce za prací je však mobilita za studiem na Jihlavsku intenzivnější. Hned několik obcí se dostává nad hranici podílu vyjíždějících za studiem 80 % (kterého ve vyjížděce za prací nedosahovala žádná), jsou to například Jihlavě blízké obce Rantířov (89,6 %), Smrčná (87,8 %) nebo Vyskytná nad Jihlavou (82,1 %). Tento podíl je tak vysoký zvláště proto, že obce s malým počtem obyvatel nemají ve svém území jedinou školní instituci a mládež je tedy odkázána na školy v Jihlavě.

Z obcí jihlavského zázemí dosahují nejnižších hodnot vyjížděky kolem 5 % obce podstatně vzdálené středisku (Náměšť nad Oslavou, Želetava, Počátky), ležící v jiném krajském okrese. Zároveň nejnižší počet vyjíždějících osob, který je brán v potaz (4) je zaznamenán u obcí Radošov, Číchov a Předín na Třebíčsku, jež představují i nízký podíl vyjíždějících do Jihlavy. Autor si to vysvětluje vlivem Třebíče, která se nachází blíž a sekunduje tak Jihlavě jako důležité centrum vzdělání.

Model distance decay aplikovaný pro vyjížděku za studiem do Jihlavy v roce 1991 (graf 5) je nejméně reprezentativním ze všech grafů vztahujících se k Jihlavě. Jeho hodnota spolehlivosti R^2 dosahuje pouhých 54 %. Plynoucí především z již zmiňované neuspořádanosti skupiny bodů, kdy nastávají mezi obcemi, které představují stejnou vzdálenost od střediska, značné diference v podílu vyjížděky za studiem. Jednotlivé skupiny obcí jsou nehierarchicky roztroušeny v geografickém prostoru a nerespektují exponenciální funkci distance decay (klesající podíl vlivem rostoucí vzdálenosti). Příčin této skutečnosti je několik: rozdílná občanská vybavenost, pracovní a školní příležitosti v jednotlivých obcích, studijní zaměření a vzdálenost vyjížděky do centra.

Graf 5: Funkce distance decay aplikovaná na podíl vyjíždějících za studiem z obcí do Jihlavy v roce 1991



Zdroj: vlastní zpracování z dat ČSÚ, plánovače tras, jízdních řádů idnes a map.cz, vlastní výpočty

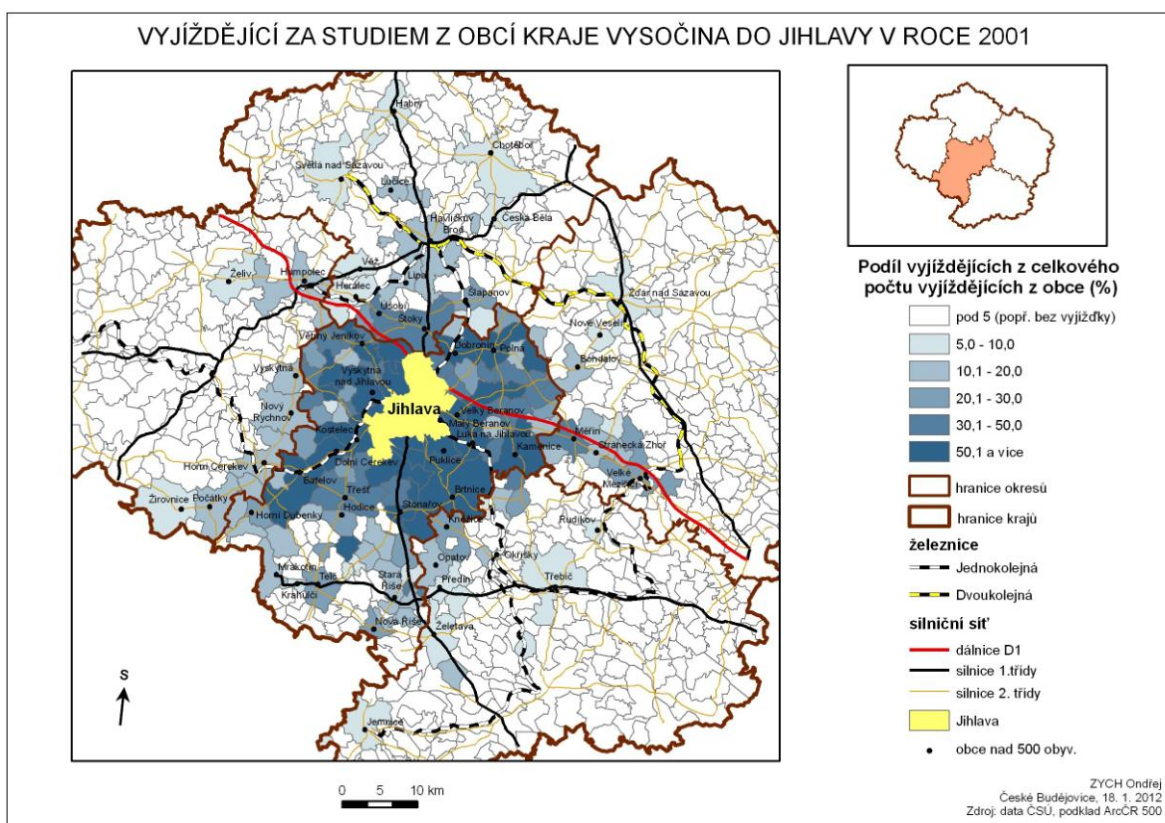
V tomto případě tvoří základ modelu funkce vzdálenosti skupina obcí v rozmezí 20 – 40 km, kde se podíl dojížděky pohybuje mezi 5 až 30 %. Odpovědí, proč je podíl vyjížděky daných obcí do Jihlavy relativně nízký, je fakt, že zhruba v této vzdálenosti se nacházejí od obcí i jiná dojížděková střediska, která poskytují podobné možnosti vzdělání a závisí pouze na jednotlivcích, pro jaké studium se rozhodnou. Vzhledem k tomuto okruhu obcí by se tedy maximální vyjížděka do střediska měla pohybovat kolem 50 %. Dosahuje však podílů výrazně vyšších (při vzdálenosti od 5 do 10 km je podíl vyšší 70 %), což je způsobeno velkým přílivem žáků z vesnic poblíž Jihlavy obzvláště do základních škol. Zajímavým výkyvem ve spádovém regionu za školami do Jihlavy je uskupení obcí ve vzdálenosti zhruba 11 km (Mirošov a Suchá), kde je podíl značně pod úrovní exponenciální funkce a kde upadá vliv Jihlavy jako centra dojížděky na úkor bližší Třeště. Zajímavými, leč křivku kopírujícími, obcemi jsou ty vzdálené od Jihlavy více než 46 km, kterými jsou například Nové Město na Moravě, Svratka a Ostrov n. Oslavou na Žďársku nebo Náměšť n. Oslavou na Třebíčsku.

Dojížděkové zázemí Jihlavy v roce 2001 v závislosti na místních školách utváří 120 obcí, což v komparaci s rokem 1991 představuje zvětšení území o 18 obcí. Podobně jako v cenzu z 90. let zázemí střediska dojížděky zasahuje i do ostatních okresů v kraji. Nastaly však změny v některých vyjížděkových obcích, příkladem mohou být Moravské Budějovice, Nové Město na Moravě nebo Náměšť nad Oslavou, které již nespadají do dojížděkového zázemí Jihlavy. Faktory mající vliv na zrušení těchto dojížděkových proudů mohou být různé. Změna v přemýšlení jednotlivců o ideálním studiu, relativní dostatek středních škol v daných městech. V případě Nového Města na Moravě je poměrně silná vyjížděka do okresního města Žďár nad Sázavou. U zbylých dvou obcí je zase možná převažující vyjížděka do Třebíče, která má také značné množství škol, nebo do relativně blízkého Brna. Především díky narůstajícímu počtu školních oborů (v návaznosti na rozvoj průmyslu a služeb) ve středisku dojížděky, dochází ke vzniku nových proudů mobility do školství. Značně se rozrostl obzvláště dojížděkový proud z Havlíčkobrodské, odkud je znatelná mobilita především z větších měst, Havlíčkův Brod, Světlá nad Sázavou a Chotěboř. Nově se do jihlavského dojížděkového zázemí dá zařadit i Humpolec. Vyjížděka z těchto obcí je částečně daná i jejich polohou vůči hlavním dopravním tepnám (Humpolec leží na dálnici D1, Havlíčkův Brod na silnici první třídy I/38).

120 spádových obcí za rok 2001 vykazuje průměrný podíl vyjížděky učňů a žáků 33,6 % (podíl z roku 1991 vzrostl o 5,6 %), vycházející průměrně na 30 vyjíždějících do střediska Jihlavy při celkovém počtu vyjíždějících do škol čítajícím 118 osob (mapa 8). Průměrná distance, kterou museli navíc dojíždějící do Jihlavy urazit, se rovnala 28 kilometrům. Nárůst rozsahu spádového regionu a zintenzivnění dojížděky vyplývá především z faktu, že veškeré střední a vyšší odborné školy se soustřeďují ve městech, kde by měla být předpokládána neustálá poptávka. Podobně je tomu tak i u základních škol, dochází ke stárnutí populace, děti ve venkovských školách nedokážou naplnit nutný počet žáků ve třídách a školy jsou uzavírány. A to i na úkor rozvíjejících se škol ve městech, které nabízejí lepší prostředí a kvalitní technickou vybavenost. Druhým činitelem, který zapříčinil zvýšení dojížděky, jsou nově vzniklé obce, které byly součástí větších měst a v roce 1991 byla dojížděka do střediska v takovýchto případech vnímána jako dojížděka mezi městskými částmi.

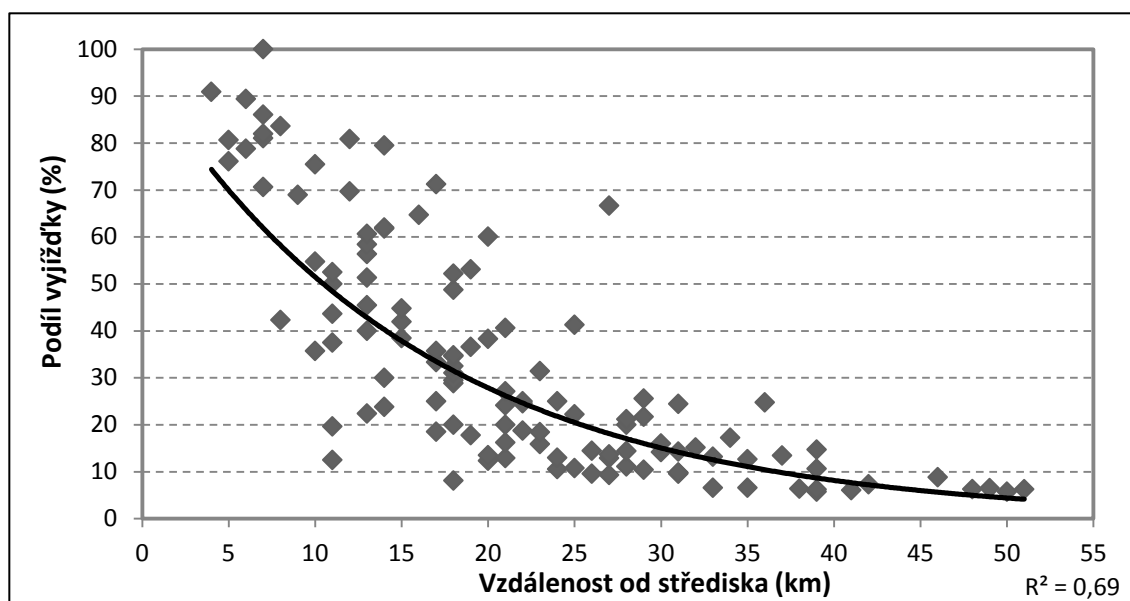
Nejvyšší počty vyjíždějících do Jihlavy v roce 2001, podobně jako v předešlém SLDB, směřovaly z měst okresního významu nebo dnešních ORP. Prvenství mají města Polná a Třešť, jejichž počet vyjíždějících se pohybuje mírně pod 200 osob. Mezi obce s velkým počtem vyjíždějících za studii se však vměstnal již zmiňovaný Havlíčkův Brod (168 dojíždějících do Jihlavy), ale Velké Meziříčí (155).

Mapa 8:



Intenzita vyjížděky uvnitř okresu se značně navýšila oproti roku 1991, především v již zmiňovaných přilehlých obcích, ze kterých mobilita do škol netrvá dlouho a do některých z nich směřují i městské autobusové linky. Nejvyššího podílu mobility do škol v Jihlavě dosahuje obec Cerekvička-Rosice, kde je podíl dokonce 100%. Další bývalá městská část Jihlavy, Rančířov, představuje vyjížděku 90 %. Nad podíl vyjížděky do škol 70 % se v roce 2001 dostává 15 obcí maximálně do vzdálenosti 17 km od střediska (například Vyskytná nad Jihlavou, Hybrálec, Smrčná, Čížov, Malý Beranov). Celkově se dá tvrdit, že všechny obce na vzdálenost 15 km od Jihlavy jsou součástí jejího dojížděkového zázemí do škol a až na pár výjimek zde vyjížděka překračuje 30 %. Jak je patrné z funkce distance decay, tak s rostoucí vzdáleností od Jihlavy klesá i její vliv. Nejnižších hodnot dosahují obce mimo území okresu nebo obce v jeho jižní části, ve kterých obyvatelé dávají přednost vyjížděce do jiných středisek vzdělání v rámci kraje, ale i mimo něj. V regionu Vysočina je výrazný odliv vysokoškolských studentů do Prahy a Brna způsobený i tím, že mezi cenzy v kraji nefunguje žádná vysoká škola (jsou zde pouze vyšší odborné školy). Nejnižší jsou tedy podíly v obcích, jako je Věž, Jemnice, Želiv, nebo Žirovnice.

Graf 6: Funkce distance decay aplikovaná na podíl vyjíždějících za studiem z obcí do Jihlavy v roce 2001



Zdroj: vlastní zpracování z dat ČSÚ, plánovače tras, jízdních řádů idnes a map.cz, vlastní výpočty

Uplatnění křivky distance decay je v tomto případě vypovídající. Společně s modelem distance decay aplikovaným na dojížděku za práci na příkladu spádového regionu Třebíče (graf 6) tvoří dva nejrepresentativnější modely dané bakalářské práce. Jeho kvalita spolehlivosti dosahuje vysokých hodnot $R^2 = 0,69$, vazba mezi rostoucí vzdáleností a klesajícím vlivem Jihlavy je tedy velice silná. Hodnota spolehlivosti oproti roku 1991 u mobility do škol narostla o 15 setin (o 27 %), což je značný nárůst. Vliv na to měly faktory, které již byly jmenovány v předešlé části. Obce v bezprostřední blízkosti střediska zaznamenaly zvýšení podílu vyjíždějících do škol v návaznosti na rozvoj školství v Jihlavě a případné rušení školních institucí na venkově. Z původních 7 obcí, které přesahovaly 70 % podílu vyjížděky, jich za rok 2001 představuje 15 a navíc se i nacházejí ve větší vzdálenosti od střediska. Právě takovéto obce posilují hodnotu spolehlivosti, protože dle exponenciální funkce by měly vzhledem ke vzdálenosti představovat hodnoty nižšího podílu. Na druhé straně funkci snižují obce relativně blízko střediska (10 – 30km), kde jsou podíly vyjížděky pod úroveň funkce. Žáci, učni a studenti si tu mohou vybírat mezi různými středisky vyjížděky do školních institucí.

Protože geografický prostor je velice různorodý, tak i zde nalezneme obce, které se modelu distance decay vymykají. Výrazné postavení mezi spádovými obcemi Jihlavy má Cerekvička – Rosice, kde všech 12 vyjíždějících mimo obec do škol tvoří vyjíždějící do Jihlavy. Z čehož plyne orientace místní mládeže na Jihlavu. Do modelu distance decay také nezapadá obec Sedlejev, která leží od Jihlavy sice 27 km, ale činí podíl vyjíždějících

66,7 %. Je to obec nacházející se mezi Třeští a Telčí, proto je tedy zvláštní, že nepřevažuje vyjíždka právě do daných měst. Dalo by se to přisuzovat většímu podílu středoškoláků na počet vyjíždějících v obci. Modelu se také vymyká obec Mirošov, ze které vzhledem k její vzdálenosti od Jihlavy (11 km) je velice nízký podíl vyjíždějících (12%), stejně jako tomu bylo i v roce 1991.

6.2.2. Třebíč v roce 1991 a 2001

Na území střediska dojíždky do škol se nachází 12 mateřských škol, 8 škol základních, včetně školy, která se zabývá dětmi s postižením, a 2 základní umělecké školy. Dále se zde nachází 9 středních škol, z toho jsou 2 gymnázia, dále pak hotelová škola, obchodní akademie, soukromá odborná škola a 4 odborné učiliště. Vysoká škola zde byla vystavena až v roce 2003, ale dlouhou dobu už je zde možné studovat na Vyšší odborné škole.

V roce 1991 do Třebíče dojíždělo 7 913 žáků a studentů do roku 2001 se tento počet snížil o 14 % na hodnotu 6 857. Procentuálně však došlo ke zvýšení podílů dojíždějících z jiných obcí okresu ze 77 % v roce 1991 na 87 % v roce 2001. Tato skutečnost může být způsobena rostoucím počtem škol i mimo velká středisková města, která snížila podíl dojíždějících z jiných okresů či krajů a zvýšila tak podíl dojíždějících jen z nejbližších obcí v okresu. V roce 2001 se na dojížděci obcí uvnitř okresu Třebíč nejvíce podílela věková skupina starší 15 let a to konkrétně 78 %, kteří směřují do relativně velkého počtu středních škol nacházejících se ve středisku dojíždky. Žáci základních škol, tedy 6 – 14 let, se podílejí pouze 22 %, základní školy jsou dostupné i v menších obcích. Denně do školy dojíždí 86 % žáků a studentů, týdně pak dojíždí pouze 14 % a jedná se zejména o učně bydlící na místním internátu. Saldo dojíždky okresu Třebíč je záporné a to - 2 729, z čehož vyplývá nejen přitažlivost krajského centra Jihlava, ale zejména nedostatek v podobě vysoké školy, za kterou musejí studenti vyjíždět. V samotném městě Třebíč je saldo kladné. V Třebíči se nachází 10 333 obsazených míst ve školách, což je druhý největší počet po Jihlavě. Studenti sem dojíždějí zejména místními autobusovými linkami a cesta nejčastěji trvá mezi 15 a 29 minutami.

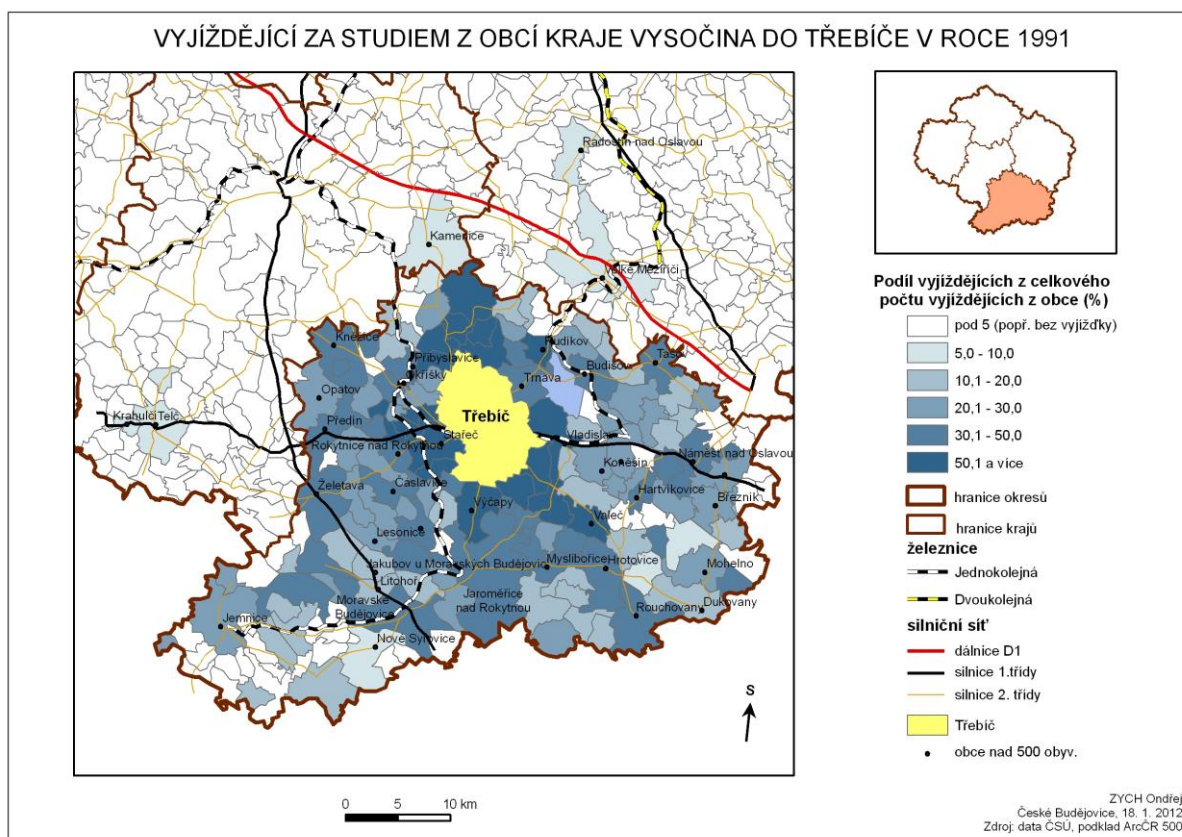
Do spádového regionu mobility za studiem do města Třebíč v roce 1991 patřilo, podle mezní hranice 5 % podílu dojíždějících žáků a studentů na celkový počet vyjíždějících, 128 obcí. Oproti regionu obcí většinově dojíždějících do zaměstnání v Třebíči je tento region více rozmanitý, co se týče vzdáleností jednotlivých obcí, což se ukázalo v přesahu regionu i přes hranice okresu do okresu Jihlava a Žďár nad Sázavou

(mapa 9). Průměrný procentuální podíl činil v roce 1991 32,1 %, což znamená v průměru 21 dojíždějících za studiem do Třebíče na 72 dojíždějících studentů úhrnem z obce. Vzdálenost jednotlivých obcí ve vymezeném regionu od centra dojížděky se pohybovala od 5 až k 45 km, v průměru tak obce leží v okruhu 20 km. Obce s vyšší hodnotou podílu kopírují dopravní síť a to zvláště silnice druhé třídy ve všech směrech a jedná se zejména o obce pod 500 obyvatel, které nemají takové obslužné zabezpečení obyvatel, což je motivuje k mobilitě za vzděláním i za prací.

Maximálních hodnot podílů v tomto případě dosahovala obec Dolní Vilémovice s 88,7 %, tedy 47 vyjíždějícími za studiem z 53 vyjíždějících z obce úhrnem. Obec se nachází 12 km od centra dojížděky a žije zde 398 obyvatel. Ale přesto, že se zde nachází základní škola, většinou žáci dojíždějí do vzdálenějšího centra Třebíče. Podle oficiálních stránek obce se základní škola neustále potýká s malým počtem žáků, což si vysvětluje klesající populací v malých obcích. Vysoký podíl dojížděky mohou tedy zabezpečovat zejména dojíždějící do středních škol nebo žáci, kteří spolu s rodiči, kteří většinou pracují v Třebíči, dojíždí do škol základních. Přestože obec není napojena na železniční síť, leží na veřejné autobusové lince směřující pětkrát denně do Třebíče. Mezi další obce s vysokým podílem spadají do regionu obce Klučov (87,5 %), Čechtín (85,9 %) a Stařeč (80,4 %). Všechny tyto obce se nachází v zázemí města a jsou napojeny na autobusové linky. Obec Stařeč je napojena současně i na městskou hromadnou autobusovou dopravu. Absolutně nejvyšší počet dojíždějících za studiem je z obce Moravské Budějovice a to 166, poté naopak nejmenší z obce Hrutov, Račice nebo Překov, odkud dojíždí pouze pro tuto analýzu vymezený hraniční počet 4 studentů.

Minimální podíl 5,2 % byl zaznamenán u obce Velké Meziříčí, které se nachází již v sousedním Žďárském okrese, poblíž hranic Třebíčského okresu. Do Třebíče zde dojíždí 38 studentů ze 732 dojíždějících úhrnem. Obec se nachází ve vzdálenosti 24 km a počet obyvatel zde dosahuje až k 11 874. Nachází se zde 8 mateřských, 6 základních a 4 střední školy, je tedy z hlediska možnosti vzdělání dobře vybavená. Nedostatkem a důvodem pro mobilitu do Třebíče tak může být nedostatek odborných učilišť a vyšších odborných škol, které se v Třebíči nenacházejí. Velké Meziříčí leží v blízkosti dálnice D1, je však také napojeno na místní železniční a silniční síť (silnice II. třídy č. 360) směrem na Třebíč. Obce s nízkým podílem se nacházejí zejména za hranicemi okresu a to v okrese Jihlava. Jedná se o obce Kamenice (5,4 %), Krahulčí (5,7 %) a Telč (6,6 %), které jsou vzdálené až 35 km.

Mapa 9:

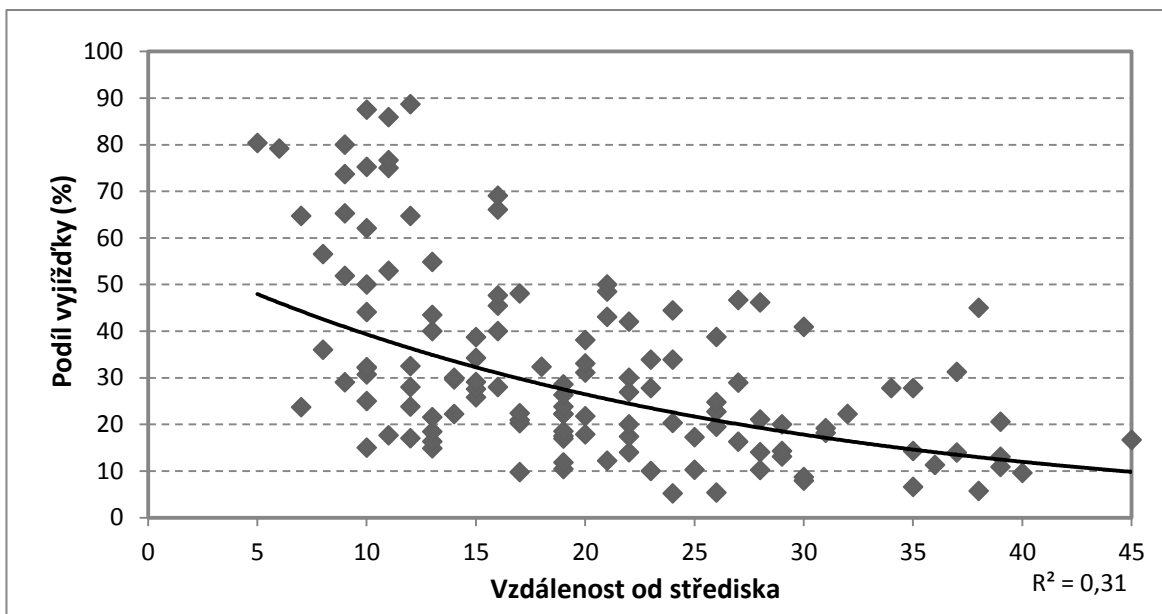


Při komparaci aplikované funkce distance decay na dojízďející za studiem a dojízďející do zaměstnání byla zjištěna větší spolehlivost u mobility za prací. Tento fakt souvisí s větší roztržitostí regionu obcí s vysokým podílem motivovaných vzděláním. Jelikož se některé stupně školních institucí nenachází v blízkosti trvalého bydliště žáků a studentů, musí i z větších vzdáleností dojízďet do regionálního střediska, v tomto případě Třebíče. Naopak i v některých malých obcích nacházejících se relativně blízko střediska se nalézají základní školy, které zabezpečí potřebu vzdělání nízkého počtu obyvatel dané obce i obcí v okolí. V těchto obcích tak zabezpečují dojízďku pouze středoškoláci a vysokoškoláci, kterých často není takové množství a dosahují tak pouze nízkého podílu. Což způsobuje výrazné odchylky od průběhu exponenciální funkce a koeficient determinace tak dosahuje hodnoty pouhých 31 % (graf 7).

Výrazný odklon od trendu je možné spatřit u obce Budkov, která se nachází 38 km od centra dojízďky, a přesto podíl dojízďejících přesahuje 45 %. Vysoký podíl je sice připisován existenci základní školy, která ovšem žákům nabízí vzdělání pouze do 4. třídy. Poté žáci musí dojízďet do jiných obcí, včetně Třebíče. V protipólu leží obce v blízkém okolí Třebíče, avšak zároveň i s poměrně nízkým podílem. Těmito obce jsou například obec Nová Ves ve vzdálenosti 7 km a podílem pouze 23,7 %, nebo obec Radošov, která se

nachází 17 km od centra a hodnoty podílu u ní dosahují pouhých 9,8 %. Další například může být obec Petrovice, kde je sice podíl vyšší a to 29 %, ale při vzdálenosti pouhých 9 km by obec podle funkce distance decay měla dosahovat výrazně vyšších hodnot. Tato skutečnost může být připisována absenci základní školy a malému počtu trvale bydlících dětí ve školním a studijním věku, souvisejícímu se stárnutím venkovského obyvatelstva.

Graf 7: Funkce distance decay aplikovaná na podíl vyjíždějících za studiem z obcí do Třebíče v roce 1991



Zdroj: vlastní zpracování z dat ČSÚ, plánovače tras, jízdních řádů idnes a map.cz, vlastní výpočty

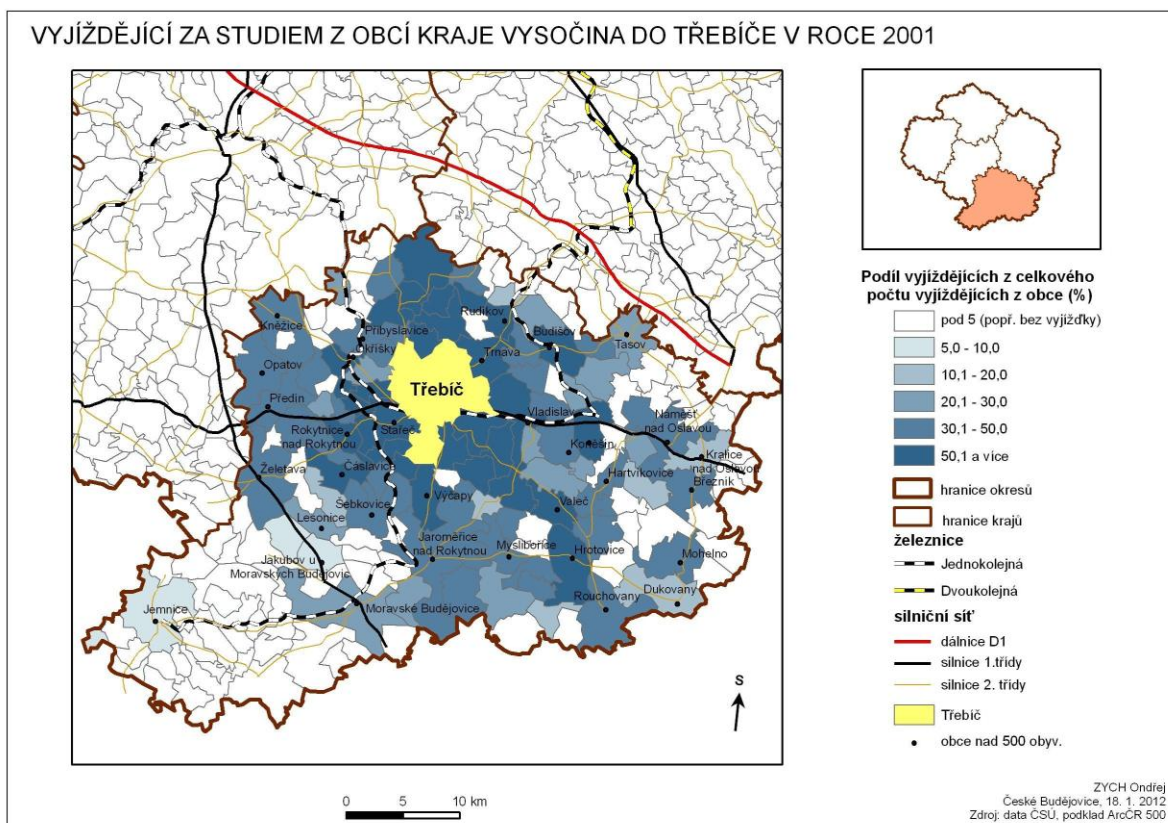
V roce 2001 se spádový region dojížděky za studiem (mapa 10) oproti roku 1991 výrazně zmenšil, stejně jako tomu bylo u regionu dojížděky za prací. Z původních 128 obcí si region zanechává už pouhých 91, což znamená úbytek o 37 obcí (25 %). Jedná se zejména o obce vzdálenější, a region se tedy v tomto případě už nerozrůstá přes hranice okresu Třebíč, což bylo způsobeno větší vybaveností i jiných regionálních středisek a zejména silnou přitažlivostí krajského centra Jihlava. Souvislost s problematikou mohou mít i změny v demografické struktuře obyvatelstva, kdy dochází k poklesu počtu dětské složky a stárnutí populace zejména na venkově. Vliv má samozřejmě i migrace obyvatelstva směřující do blízkosti větších center motivovaná hledáním pracovních příležitostí, kdy spolu s rodiči migrují i jejich děti, které zde pak dojíždějí do škol.

Naopak ale došlo k výraznému zvýšení průměrného podílu dojíždějících do škol a to na 42,9 %, tedy téměř o více než 10 %, a snížení průměrné vzdálenosti z 20 km na 16,2 km. Oba tyto jevy souvisí s větší kumulovaností dojížděkových obcí v nejbližším zázemí centrálního města, kam se koncentruje i obyvatelstvo v souvislosti s prohlubující se suburbanizací jádra města. Dochází tak i ke zvyšování absolutních počtů dojíždějících a to

v průměru na 28 obyvatel mobilních za studiem do Třebíče na 69 dojíždějících studentů úhrnem. Nejvyšší absolutní hodnoty dosahuje v tomto případě obec Náměš' nad Oslavou, kde dojíždí za studiem 168 žáků a studentů i přes to, že se zde nachází 3 základní školy a 1 střední odborná škola. Nejmenší absolutní hodnoty se poté nachází u obcí Martínkov, Vlčatín nebo Litovany, kde hodnota dojížd'ky dosahuje pouze vymezené hranice pro analýzu a tudíž 4 mobilních za studiem. I v tomto regionu obce s vyšším podílem kopírují dopravní síť, přičemž nejvíce je to patrné u obcí nacházejících se podél silnice 2. třídy č. 351 a č. 399 vedoucí směrem z Třebíče na Znojmo.

Maximálních podílů v regionu dosahuje obec Střítež a to 92,3 %, z čehož vyplývá, že z 91 vyjíždějících jich 84 dojíždí za studiem právě do Třebíče. V této obci žije 512 obyvatel a nachází se asi 1 km jižně od administrativních hranic města Třebíč. Počet obyvatel zde stále narůstá, neboť se nachází v těsné blízkosti města. Do roku 1974 zde fungovala škola, ale byla zrušena, a od té doby děti dojíždějí do Třebíče. Mezi další obce s vysokým podílem dojížd'ky patří Slavičky (90,0 %), Krahušov (88,2 %) a Okřešice (88,2 %). Obce Krahušov a Okřešice sousedí s městem, obec Slavičky je vzdálenější, ale nachází se v blízkém zázemí s dobrou dopravní dostupností centra. Všechny tyto obce dosahují pod hranici 500 obyvatel a jejich občanská obslužnost je víceméně vázaná na blízkost města.

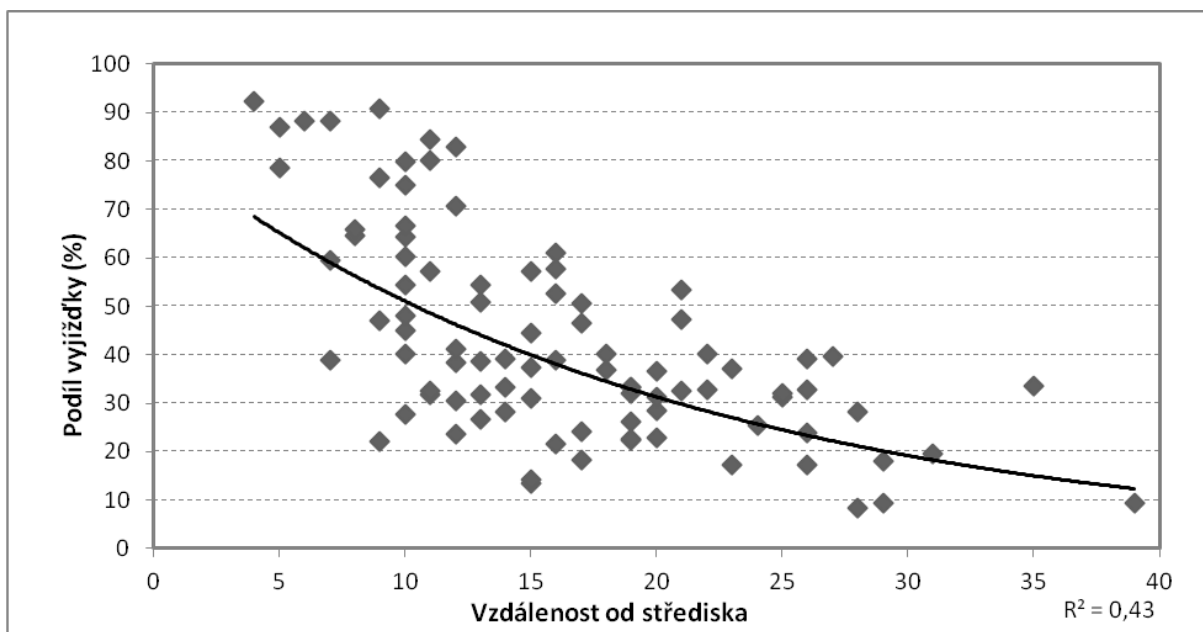
Mapa 10:



Naopak nejmenších podílů dosahují obce ve větší vzdálenosti a to zejména Martínkov s 8,5 % vzdálený 28 km. Tato obec se nachází v blízkosti centra ORP Moravské Budějovice, kam studenti a žáci směřují častěji. Druhou obcí s nejmenším podílem je sousední obec Jakubov u Moravských Budějovic, kde je situace obdobná. Výjimku tvoří obec Jemnice, kde i přes velkou vzdálenost 39 km vyjíždí do Třebíče 9,5 %, tedy 33 vyjíždějících studentů z 348 vyjíždějících úhrnem. Jedná se o obec početně větší, žije zde přes 4 400 obyvatel a nachází se zde základní škola. Obec je zejména z hlediska železniční dopravy dobře situovaná na trase č. 243, která vede do Moravských Budějovic a dále se napojuje na trať č. 240 vedoucí ze Znojma přes Třebíč.

Na mapě 10 je patrné, že ve značné blízkosti města Třebíče se nachází početně velmi malé obce s nízkým počtem dojíždějících studentů úhrnem i počtem dojíždějících obyvatel za studiem právě do Třebíče, který nedosáhl stanovené hodnoty 4, pro zařazení do analýzy. Při výpočtu jejich podílů by proto sice bylo dosaženo vysokých hodnot, ale přes dojížděku méně než 4 studentů je jejich význam zanedbatelný, proto při generalizaci nebyly brány analýzou v potaz. Jedná se o obce Petruvkov, Kojatín, Pokojovice, Přeckov, Odunec a Račice, kde se hodnoty vyjíždějících za studiem do Třebíče pohybovaly kolem 1 až 3 studentů.

Graf 8: Funkce distance decay aplikovaná na podíl vyjíždějících za studiem z obcí do Třebíče v roce 2001



Zdroj: vlastní zpracování z dat ČSÚ, plánovače tras, jízdních řádů idnes a map.cz, vlastní výpočty

Z důvodu zmenšení regionu dojížděky za studiem od roku 1991 do roku 2001 také došlo ke zlepšení v aplikovatelnosti funkce distance decay. Jak již bylo zmíněno, spolu se zkracující se vzdáleností došlo ke zvýšení podílů obcí, což zvýšilo koeficient determinace R^2 z 0,31 na hodnotu 0,43, tedy o více než jednu desetinu (graf 8). Vizualně se zde už nevyskytují tak výrazné odchylky, jako tomu bylo v roce 1991, ale přesto se zde některé zachovávají.

S ohledem na velkou vzdálenost má netypicky vysokou hodnotu podílu obec Mohelno, která se nachází 35 km od centra dojížděky, a přesto je její podíl vyšší než u některých obcí nacházejících se ve vzdálenosti 10 až 15 km. Žije zde 110 vyjíždějících žáků, učňů a studentů, hodnota podílu vyjíždějících do Jihlavy činí až 33,6 %. Nachází se zde základní škola, kam se sjíždí děti z širokého okolí, konkrétně z obcí Kramolín, Kradluby, Dukovany nebo Lhánice, které jsou v mapě 10 viditelné v nejbližším okruhu Mohelna, a proto dojížděku do Třebíče určují spíše studenti středních škol. Méně výraznými jsou poté odchylky u obcí Hrotovice, Rouchovany a Náměšť nad Oslavou, které při vzdálenosti 20 až 26 km dosahují vysokého podílu 39 až 53 %.

Stejně jako v roce 1991 i zde tvoří výjimku z hlediska krátké vzdálenosti a nezvykle nízkému podílu obec Petrovice, která leží 9 km od centra dojížděky. V roce 2001 tvořila dojížděka studentů do Třebíče pouze 22 %, tedy ještě méně než v roce 1991, kdy to bylo 29 %. Tento pokles může mít souvislost s již zmiňovaným stárnutím venkova a snižováním počtu dětí, které by dojížděku tvořily. Další již méně výrazné odchylky tvoří obce Čiměř, Třebenice a Chlístov, ležící přibližně 10 až 13 km od centra a dosahující podílu pouhých 23 – 27 %.

7. Závěr

Posouzením dojížděky za prací a studiem do Jihlavy a Třebíče mezi jednotlivými cenzy došlo ke zjištění, že největší vazby na daná dojížděková centra jsou z obcí, které se nacházejí v nejbližším zázemí středisek. Dojížděková integrita se mezi těmito obcemi v letech 1991 a 2001 zintenzivnila, z důvodu omezení pracovních příležitostí na venkově a rozmachu průmyslu a služeb ve městech zaznamenaných v 90. letech. Transformační období po roce 1989 tak podstatně zasáhlo do vývoje dojížděky za prací a škol ve všech částech ČR, ani Vysočina tak není výjimkou.

Při komparaci dvou reprezentativních středisek mobility za prací, Jihlavy a Třebíče, jsou znatelné určité diference. V roce 1991 je Třebíč regionem pojímajícím více spádových obcí než Jihlava, ale pouze v rozsahu vlastního okresu. V daných letech je vysoká dojížděková integrita spojována s činností podniku BOPO v Třebíči, kde našla uplatnění značná část obyvatel. Naopak vliv Jihlavy ještě nebyl tak silný, aby sem vyjížděli i obyvatelé ze vzdálených obcí. I přesto, že spádovému regionu Jihlava patřilo v roce 1991 méně obcí než k regionu Třebíčskému, zasahoval i přes hranice svého okresu (Třebíč vykazuje jen vnitrookresní dojížděku). Příčinou může být relativně malá rozloha Jihlavského okresu oproti Třebíči, spolu se situovaností Jihlavy v blízkosti hranic sousedních okresů. Spádový region Jihlavy se však v následujících letech rozrůstá a do roku 2001 jej tvořilo více než 120 obcí, v souvislosti se zvyšující se pracovní atraktivitou města. Význam Třebíče naopak upadá. Do centra kraje směřují zahraniční investoři, kteří zde vidí určitý potenciál do budoucna a poměrně levnou pracovní sílu. V návaznosti na rozvoj služeb a průmyslu v Jihlavě upadá význam Třebíče, kde zkrachoval nejvýznamnější podnik BOPO a mnoho lidí přišlo o práci. I proto je zde dnes vysoká nezaměstnanost.

Ze srovnání spádových regionů jednotlivých měst podle mobility za studiem je zřejmé, že zde již Třebíč nemá takový vliv, a to i přes to, že je po Jihlavě městem s největším počtem školních institucí v kraji. Spádový region Jihlavy značně přesahuje rozsah okresu, což je zapříčiněno bohatým vzdělanostním zázemím centra, nabízejícím širokou škálu školních oborů obzvláště na úrovni středních a vyšších odborných škol. Právě díky rostoucímu účinku Jihlavy dochází k odlivu studujících z Třebíčska, což má za následek zmenšení jeho dojížděkového zázemí.

Rozpětí jednotlivých koeficientů determinace R^2 pro aplikovatelnost efektu distance decay je v kraji od 31 po 69 %. Nedá se tedy automaticky tvrdit, zda se model ve spojitosti s dojížděkou do práce a škol v kraji dá aplikovat na všechny ukazatele a oba cenzy ve střediscích mobility. Je žádoucí specifikovat hodnoty determinace blíže.

Při porovnání mobility za prací a studiem jsou patrné určité diference. Koeficient spolehlivosti exponenciální funkce vyjížděky do škol vykazuje značné rozdíly mezi Jihlavou a Třebíčí. V Třebíči koeficient dosahuje v roce 1991 na pouhých 31 % a v roce 2001 je 43%, v daném případě tedy není model distance decay reprezentativní. Příčinou takto nízkých hodnot je stav, při kterém podíly vyjíždějících nejsou adekvátní vůči vzdálenosti od střediska. Na příkladu Třebíčska je tak patrná roztržitost spádového regionu studentů do větších vzdáleností díky dobrým dopravním spojením. Středisko Jihlava je v tomto případě pravým opakem Třebíče, vykazuje totiž hodnoty vyšší, v roce 2001 činí koeficient R^2 dokonce nejvyšší naměřený podíl vyjíždějících 0,69. Efekt distance decay je tedy velmi dobře aplikovatelný. A to i přes fakt, že v daném případě jsou obce s podílem vyjížděky ještě více roztroušeny v prostoru než u Třebíče. Jihlava je významným střediskem vzdělanosti, do kterého je také dobrá návaznost dopravních spojů. Na větší vzdálenosti v kraji její význam upadá v důsledku vlivu mimokrajských středisek vzdělání (Prahy a Brna).

Regiony stanovené podle mobility do práce jsou v kraji Vysočina reprezentativnější. A jejich rozdíly v koeficientech spolehlivosti mezi lety 1991 a 2001 nejsou tak značné. U Jihlavy R^2 dosahuje hodnot 0,58 a 0,61, na Třebíčsku se dokonce effect distance decay projevuje znatelněji, když v roce 1991 zaujímal R^2 69 % a o deset let později 67 %. Takovéto údaje reprezentují velmi silný koeficient determinace. Tato skutečnost plyne z ucelenosti regionu mobility za prací. Spádový region je vytvořen obzvláště v rámci okresu, kterému středisko náleží, pro jehož obce vytváří hlavní centrum dojížděky. Na rozdíl od regionu spádovosti podle mobility do škol zde nejsou podíly vyjíždějících tak vysoké, z důvodu existence pracovních příležitostí i v obcích lokálního významu mimo samotné centrum Jihlavy.

Na závěr je nutné dodat, že případná regionalizace většího počtu středisek dojížděky v kraji mohla být pro bakalářskou práci přínosnější. Práce se navíc může zdát trochu zastaralá, protože je zpracovávána za roky 1991 a 2001, bohužel však ze SLDB pro rok 2011 prozatím nejsou data k dispozici, z čehož plyne možná použitelnost této práce pro další aktuálnější analýzu. Potenciál práce je spatřován ve využitelnosti zjištěných skutečností pro upravení frekvence, množství a kapacity dopravních spojů a dopravní infrastruktury mezi obcemi dojížděky.

8. Seznam použité literatury

- ALONSO, W. (1978): A Theory of Movements. In: Human Settlement Systems: International Perspectives on Structure, Change and Public Policy. N. M. Hansen. Cambridge, Massachusetts, Ballinger Publishing Company, s. 197 - 211.
- ANDĚL, J. (1996): Sociogeografická regionalizace. Univerzita Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem, Fakulta Pedagogická, Ústí nad Labem, 85 s.
- ANDRLE, A., POJER, M. (1964): Dojíždka do zaměstnání v ČSSR. *Statistika*, 6, Orbis, Praha, s. 497 –508.
- ANDRLE, A., POJER, M. (1974): Dojíždka do zaměstnání 1970. *Statistika*, 6 – 7, Orbis, Praha, s. 470 – 481.
- BAJT, L. (2011): Prostorová mobilita obyvatel Českobudějovicka (využívání městské hromadné dopravy), Bakalářská práce, Katedra geografie Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích, 48 s.
- BAŠTOVÁ, M., KREJČÍ, T., TONEV, P., TOUŠEK, V. (2005): Změny v dojíždce za prací do českých velkoměst v letech 1991 - 2001. In: Zmeny v štruktúre krajiny ako reflexia súčasných spoločenských zmien v strednej a východnej Európe - zborník z III. medzinárodného geografického kolokvia, Košice, Vydavateľstvo Univerzity P. J. Šafárika, s. 9 - 14.
- BROWN, L. A., HORTON F. E. (1870): Functional Distance: An Operational Approach. *Geographical Analysis*, 2, č. 1, s. 76–83
- BŘÍZA, L. (2010): Železniční nákladní přeprava v kraji Vysočina. Bakalářská práce, Dopravní fakulta, Univerzita Pardubice, 58 s.
- COOLS, M., DE RUYVER, B., EASTON, M., PAUWELS, L., PONSAERS, P., VANDE WALLE, G., VANDER BEKEN, T., VANDER LAENEN, F., VERMEULEN, G., VYNCKIER, G. (2010): Safety, Societal Problems and Citizens' Perceptions. *Governance of Security Research Paper Series*, č. 3, 312 s.
- ČEKAL, J. (2006): Jihočeský kraj: regionálně geografická analýza prostorové mobility obyvatelstva, Disertační práce, Masarykova univerzita, Brno, 105 s.
- DANĚK, P., KREJČÍ, T. (2006): Proměny vztahů jádro-zázemí v aglomeracích ČR: analýza dojíždky za prací. In: Současné problémy rozvoje regionů a přístup veřejné správy k jejich řešení, Masarykova univerzita, Brno, s. 129-137
- DICKINSON, R. E.(1957): The Geography of Commuting: Netherland and Belgium. *Geographical Review*, 47, č. 4, New York, s. 521 – 538.
- DZIEWOŃSKI, K. (1967): Concepts and terms in the field of economic regionalization. In: Macka, M. (ed): Economic regionalization. Praha, Academia, s. 25 - 36
- FOTHERINGHAM, A. S., WEBBER M. J. (1980): Spatial Structure and the Parameters of Spatial Interaction Models. *Geographical annals*, 12, č. 1, 14 s.
- FOTHERINGHAM, A. S. (1981): Spatial Structure and Distance-Decay Parameters. *Annals of the Association of American Geographers*, 71, č. 3, s. 425-436

- FOTHERINGHAM, A. S. (1982): Distance-Decay Parameters: A Reply. *Annals of the Association of American Geographers*, 72, č. 4, s. 551-553
- GERIS, A., GETIS, J. (1966): Christaller's Central Place Theory. *Journal of Geography*, č. 65, s. 220 - 226
- HAGGETT, P. (1965): Locational analysis in human geography. London: Arnold. 605 s.
- HALÁS, M., KLAPKA, P. (2010): Regionalizace Česka z hlediska prostorových interakcí. *Geografie*, 115, č. 2, s. 144–160.
- HAMPL, M., KÜHNEL, K. (1967): Dojíždka obyvatelstva za prací jako regionální proces. *Acta UC geographica*, 2, Univerzita Karlova, Praha, s. 39 – 56.
- HAMPL, M. (1971): Teorie komplexity a diferenciacie světa. Praha, Univerzita Karlova, 183 s.
- HAMPL, M., JETEK, J., KÜHNEL, K. (1978): Sociálně-geografická regionalizace ČSR. *Acta demographica II*, VÚSEI a ČSDS, Praha, 304 s.
- HAMPL, M., GARDAVSKÝ, V., KÜHNEL, K. (1987): Regionální struktura a vývoj systému osídlení ČSR. Univerzita Karlova, Praha, 225 s.
- HAMPL, M., MÜLLER, J. (1995): Regionální organizace dlouhodobých migračních procesů v České republice. *Sborník ČGS*, 100, č. 2, s. 67 – 77.
- HAMPL, M. (2004): Současný vývoj geografické organizace změny v dojíždce za prací a do škol v Česku. *Geografie – sborník České geografické společnosti* 109, č. 3, s. 205 – 222.
- HAMPL, M. (2005): Geografická organizace společnosti v České republice: transformační procesy a jejich obecný kontext. 1. vyd., DemoArt pro Univerzitu Karlovu, Přírodovědeckou fakultu, Praha, 147 s.
- HAYNES, R. M. (1974): Application of Exponential Distance Decay to Human and Animal Activities. *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography*, 56, č. 2, s. 90-104
- HLEDÍKOVÁ, Z., JANÁK, J., DOBEŠ, J. (2005): *Dějiny správy v českých zemích*. Lidové noviny, Praha, 570 s.
- HUFF, D. L., F. JENKS, G. F. (1968): A Graphic Interpretation of the Friction of Distance in Gravity Models. *Annals of the Association of American Geographers*, 58, č. 4, s. 814-824
- HŮRSKÝ, J. (1964): Problém odlehlosti pracoviště v ČSSR. *Věstník ČSAV*, NČSAV, Praha, s. 385 – 390
- HŮRSKÝ, J. (1966): Dojíždka do zaměstnání. Mapa 1 : 2 000 000 a Oblasti dojíždky do zaměstnání. Mapa 1 : 4 000 000 In: Atlas ČSSR, ČSAV A Ústřední správa geodézie a kartografie
- HŮRSKÝ, J. (1969): Metody grafického znázornění dojíždky do práce. *Rozpravy ČSAV*, řada matematických a přírodních věd, 79, č. 3, Academia, Praha, 85 s.

- CHRISTALLER, W. (1933): Die zentralen Orte in Süddeutschland. Gustav Fischer, Jena, 331 s.
- CHRISTALLER, W. (1957): Formen und Gründe des Pendelns, Ergebnisse einer Untersuchung in 12 Gemeinden der Umgebung von Darmstadt. In: G. Ipsen: Standort und Wohnort. Köln Opladen, s. 124 – 256.
- JANŮRA, J. (2008): Sociálněgeografické regionalizace území ČR. Bakalářská práce. Geografický ústav Přírodovědecké fakulty, Masarykova univerzita, 68 s.
- JENAL, S.(1951): Pendelwanderung in der Schweiz. *Geographica Helvetica*, č. 1, s. 1 – 10.
- JOHANSSON, B., KLAESSON, J., OLSSON, M. (2002): On the Non-Linearity of the Willingness to Commute. 16 s.
- KAJN, A. (2008): Změny v dojížděcí za prací v období let 1991 – 2001 v Královéhradeckém kraji Diplomová práce. Geografický ústav Přírodovědecké fakulty, Masarykova univerzita, 96 s.
- KOUTSKÝ, J. (2011): Staré průmyslové regiony, vývojové tendence-možnosti rozvoje. Univerzita J. E. Purkyně v Ústí nad Labem, 126 s.
- KREJČÍ, T., TOUŠEK, V. (2004): Vliv dojížděcí za prací na situaci na trhu práce ve městě Brně. In: Sborník z VII. mezinárodního kolokvia o regionálních vědách, Brno, ESF MU, s. 95 - 101.
- LEWIŃSKI, J. (1966): Dojazdy do pracy jako element typologii miasta. *Przegląd geograficzny*, 38, 4, PWN, Warszawa, s. 715 – 724.
- LIJEWSKI, T.(1961): Dojazdy do pracy jako przedmiot badań przestrzennych. *Przegląd Geograficzny*, 33, č. 4, PWN, Warszawa.
- LÖSCH, H. (1929): Die Statistik der Pendelwanderung. Württembergische Jahrbücher für Statistik und Landeskunde, s. 114 – 119.
- MACKA, M. (1962): Příspěvek k poznání změn v dojížděcí do zaměstnání do města Brna v letech 1946 – 1957. Spisy přf. UJEP, č. 434, Brno, s. 233-250.
- MACKA, M. (1964): K výzkumu pohybu obyvatelstva dojížděním do zaměstnání. Zprávy GÚ ČSAV, 3, Opava, s. 9-10.
- MACKA, M. (1965): Změny ve vývoji dojíždění do Brna v letech 1946 – 1961. In.: Zprávy Geografického ústavu ČSAV, 2, č. 3, Opava, s. 11-19.
- MACKA, M. (1966): K některým metodickým problémům studia dojíždění do zaměstnání. Zprávy o vědecké činnosti č. 3, GÚ ČSAV, Opava. 129 s.
- MACKA, M. (1969a): Typologie vyjížděkových oblastí. *Studia geographica* 1, GÚ ČSAV, Brno, s. 117-120.
- MARYÁŠ, J., ŘEHÁK, S. (1987): Regionální působnost středisek osídlení. In: Atlas obyvatelstva ČSSR, mapový list III. 4, 1 : 750 000, GGÚ ČSAV - FSÚ, Brno - Praha.

- MICHNIAK, D. (2003): Vybrané aspekty hodnotenia dochádzky do zamestnania do Bratislavy v roku 2001. *Slovenská štatistika a demografia*, 13, č. 4, s. 26-38.
- MICHNIAK, D. (2005): Dochádzka do zamestnania do krajských miest na Slovensku v roku 2001. In: Geografická organizace Česka a Slovenska v současném období. Sborník 8. česko – slovenského akademického semináře. Ústav Geoniky AVČR, Brno, s. 53-64.
- MIKKONEN, K., LUOMA, M. (1999): The parameters of the gravity model are changing \pm how and why? *Journal of Transport Geography*, č. 7, s. 277-283
- MRKOS, J. (1948): Pohyb obyvatelstva za zaměstnáním do hlavních středisek práce v zemi Moravskoslezské. Publikace Zemského studijního a plánovacího ústavu v Brně, Brno, 28 s.
- MURNION, S., HEALEY, R. (1998): Modeling Distance Decay Effects in Web Server Information Flows. *Geographical Analysis*, 30, č. 4, 19 s.
- NAMYSŁOWSKI, J. (1980): Głowne osrodki co dziennych dojazdow i wyjazdow w Polsce. Univ. M. Kopernika, Toruń. 172 s.
- NELLNER, W.(1956): Die Pendelwanderung in der Bundesrepublik Deutschland, ihre statistische Erfassung und kartographische Darstellung. Berichte zur Deutschen Landeskunde, 17, č. 2, Remagen, s. 229 – 253.
- NIJKAMP, P., DE VRIES, J. J., RIETVELD, P. (2000): Alonso's General Theory of Movement: Advances in Spatial Interaction Modeling. Department of Spatial Economics, Free University, Amsterdam, 25 s.
- NIJKAMP, P., DE VRIES, J. J., RIETVELD, P. (2000): Exponential or Power Distance-decay for Commuting? An Alternative Specification. Department of Spatial Economics, Free University, Amsterdam, 32 s.
- NOVÁK, V. (2009): Dojížd'ka za prací a pracovně podmíněné migrace v kraji Vysočina. Disertační práce. Přírodovědecké fakulta, Masarykova univerzita, Brno, 194 s.
- NOVÁKOVÁ, E. (2010): Doprava a dojížd'ka za prací v regionu Milevska mezi léty 1991 - 2001. Diplomová práce. Katedra geografie Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích, České Budějovice, 62 s.
- NYSTUEN, J. D. (1968): Identification of Some Fundamental Spatial Concepts. In *Spatial Analysis: A Reader in Statistical Geography*, edited by B. J. L. Berry and D. Marble, Englewood Cliffs, N. J.: PrenticeHd., s. 35-41.
- O'KELLY, M. E., NIEDZIELSKI, M. A. (2009): Are long commute distances inefficient and disorderly? *Environment and Planning*, č. 41, s. 2741 – 2759
- PALOTÁS, Z. (1965): Der Pendelverkehr Ungarns. *Raumforschung und Raumordnung* 23, s. 222 – 236.
- PIVOVAROV, J. L. (1970): Majatnikovaja migracija v socialističeskich stranach Evropy. In: Problemy migraciji naselenija i trudových resursov, *Statistika*, Moskva, s. 109 – 113.
- RAVENSTEIN, E. G. (1885): The Laws of Migration. *Journal of the Royal Statistical Society*, 43, s. 167 - 235

- ŘEHÁK, S. (1988a): Dojíždka do zaměstnání v ČSSR. In: Sborník prací 19, Současný stav a dynamika prostorových struktur měst a regionů v PLR a ČSSR. GGÚ ČSAV, Brno, s. 83-95
- ŘEHÁK, S. (1988b): Dojíždka v ČSSR na úrovni dojíždkových regionů i v mezistřediskovém pojetí. Praha, *Sborník ČSGS*, 93, č. 3, s. 169-182.
- SADÍLKOVÁ, A. (2011): Vývoj krajského zřízení v ČR popis vývoje a současného stavu krajského zřízení v ČR. Bakalářská práce, Fakulta ekonomicko-správní, Univerzita Pardubice, 62 s.
- SHEPPARD, S. E. (1979): Gravity Parameter Estimation. *Geographical annals*, 11, č. 2, 13 s.
- SCHÖLLER, P. (1956): Die Pendelwanderung als geographisches Problem. *Berichte zur dt. Landeskunde*, s. 254 – 265.
- STEWART, J.Q. (1947): "Empirical mathematical rules concerning the distribution and equilibrium of population", *Geographical Review*, 37, s. 461 - 485.
- STEWART, J.Q. (1948): Demographic Gravitation: Evidence and Applications , *Sociometry*, 11, č. 1/2. s. 31-58.
- SZCZYRBA, Z., TOUŠEK, V. (2004): Vyjíždka a dojíždka do zaměstnání v České republice; Změny v období transformace. In: *Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych*, VIII/2, Wroclaw, s. 21-31.
- ŠILHAN, B. (1946): Pohyb obyvatelstva za zaměstnáním. *Zprávy Zemského studijního a plánovacího ústavu v Brně*, Brno, č. 2, s. 72-76.
- ŠILHAN, B.(1964): Pohyb obyvatelstva za zemědělskou prací. *Sborník VŠZ*, A, Brno, s. 635 – 644.
- ŠPOKOVÁ, Z. (2007): Analýza dojíždky za prací v Moravskoslezském kraji. Diplomová práce. Katedra geografie Univerzita Palackého v Olomouci, Olomouc, 83 s.
- TAYLOR, P.J. (1971): Distance transformation and distance decay functions: *Geographical Analysis*, 3, s. 221-38.
- TAYLOR, P. J. (1983): Distance decay in spatial interactions, University of Newcastle upon Tyne, s. 1 - 19
- TOBLER, W. (1970): A computer movie simulating urban growth in the Detroit region. *Economic Geography*, 46, s. 234–40
- TOUŠEK, V., VAŠÍČEK, P. (1994): Prognóza vývoje obyvatelstva na území dojíždkového regionu města Brna do roku 2010. In: *Regionální kontext rozvoje města Brna. Podkladové studie ke konceptu územního plánu města Brna*, VÚROM a GaREP, Brno, s. 22 - 28
- TOUŠEK, V., SMOLOVÁ, I., FŇUKAL, M., JUREK, M., KLAPKA, P. (2005): Česká republika: portréty krajů. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 136 s.
- TOUŠEK, V. a kol.(2008): Vysočina – tematický atlas. Krajský úřad kraje Vysočina, Jihlava, 36 s.

TRAN, L. T., O'NEILL, R. V., SMITH, E. R. (2006): A generalized distance measure for integrating multiple environmental assessment indicators. *Landscape Ecology*, č. 21, s. 469–476

UTHOFF, D. (1967): Der Pendelverkehr im Raume um Hildesheim. Göttinger Geografie. Göttingen. 39 s.

VACEK, P. (2010): Spádovost za službami ve vybraném regionu. Ekonomicko-správní fakulta, Masarykova univerzita, Brno, 75 s.

VÁCHA, T. (2012): Spádovost obyvatel za službami v regionu ORP Tábor. Bakalářská práce, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, katedra geografie, 61 s.

VICHEREK, P. (1997): Soupis literatury k problematice dojížděky za prací. 20s.

VYSTOUPIL, J. (1984): Dojížděka do zaměstnání 1 : 500 000. Atlas ze sčítání lidu, domů a bytů 1980, mapový list 10, GÚ ČSAV, Brno.

ZAPLETALOVÁ, J. (1974): Dojížděka do zaměstnání veřejnými dopravními prostředky v Jihomoravském kraji v roce 1970. Rigorózní práce. Univerzita J. E. Purkyně, Brno, 64 s.

Internetové zdroje

BAŠTOVÁ, M., FŇUKAL, M., KŘEJČÍ, T., TONEV, P., TOUŠEK, V. (2005): Největší centra dojížděky za prací na Moravě a ve Slezsku v letech 1991–2001. [online]. 2005 [cit. 2012-3-17]. Dostupný z WWW: <http://geography.upol.cz/soubory/vyzkum/aupo/Acta-39/Acta-39-08.pdf>

Český statistický úřad: Dojížděka za prací a do škol v Karlovarském kraji (na základě výsledků SLDB 2001) [online]. 2005 [cit. 2012-3-20]. Dostupný z WWW: <http://www.czso.cz/xk/edicniplan.nsf/p/13-4116-04>

Český statistický úřad: Dojížděka za prací a do škol v kraji Vysočina (na základě výsledků SLDB 2001) [online]. 2005 [cit. 2012-3-26]. Dostupný z WWW: <http://www.czso.cz/xj/edicniplan.nsf/p/13-6122-04>

Český statistický úřad: Počet obyvatel kraje Vysočina v roce 2011 [online]. 2011 [cit. 2012-3-21]. Dostupný z WWW: http://www.czso.cz/xj/redakce.nsf/i/pocet_obyvatel_v_kraji_vysocina_v_roce_2011

Český statistický úřad: Statistická ročenka Kraje Vysočina 2011 [online]. 2011 [cit. 2012-3-22]. Dostupný z WWW: [http://www.jihlava.czso.cz/csu/2011edicniplan.nsf/t/60003844FD/\\$File/63101111.pdf](http://www.jihlava.czso.cz/csu/2011edicniplan.nsf/t/60003844FD/$File/63101111.pdf)

Dojížděka a vyjížděka do/z zaměstnání Hl. m. Prahy [online]. 2011 [cit. 2012-3-20]. Dostupný z WWW: http://www.urm.cz/uploads/assets/soubory/data/strategicky_plan/Analyzy/dojizdka_vyjizdka.pdf

Dopravní informace v okresech kraje Vysočina [online]. 2011 [cit. 2012-3-19]. Dostupný z WWW: <http://doprava.kr-vysocina.cz/okres/jihlava>

- Doprava v kraji Vysočina [online]. 2009 [cit. 2012-3-20]. Dostupný z WWW: <http://www.kr-vysocina.cz/zeleznice/ds-300452/p1=7243>
- GaREP, spol. s r.o.: Základní socioekonomická charakteristika ČR [online]. 2009 [cit. 2012-3-26]. Dostupný z WWW: <http://www.regionalnirozvoj.cz/index.php/socioekonomicka-charakteristika.html>
- GIS Vysočina [online]. 2011 [cit. 2012-3-22]. Dostupný z WWW: <http://gynome.nmm.cz/gisvysociny/index.php?ln=cz&id=9&cat=c&typ=menu>
- Hospodaření podniků se sídlem v Kraji Vysočina [online]. 2011 [cit. 2012-3-19]. Dostupný z WWW: <http://www.kr-vysocina.cz/hospodareni-prum-podniku-v-kraji-vysocina/ds-301094/p1=29678>
- Největší firmy kraje Vysočina [online]. 2009 [cit. 2012-3-19]. Dostupný z WWW: <http://stiky.e15.cz/vysledky/2009/vysocina>
- Obchodní rejstřík - Registrace subjektů: Amylon a.s. [online]. 2011 [cit. 2012-3-19]. Dostupný z WWW: <http://obchodnirejstrik.cz/amylon-a-s-60108771/>
- Oficiální stránky města Třebíč [online]. 2011 [cit. 2012-3-27]. Dostupný z WWW: <http://www.trebic.cz/skoly-vzdelavani/ms-8899/query=%C5%A1koly>
- Oficiální stránky obce Dolní Vilémovice [online]. 2009 [cit. 2012-3-27]. Dostupný z WWW: <http://www.dolnivilemovice.cz/>
- Oficiální stránky města Velké Meziříčí [online]. 2010 [cit. 2012-3-27]. Dostupný z WWW: <http://www.mestovm.cz/cs/dalsi-institute/skolstvi>
- Přednosti kraje Vysočina [online]. 2008 [cit. 2012-3-19]. Dostupný z WWW: <http://www.kr-vysocina.cz/prednosti-kraje-vysocina/d-4000088/p1=1207>
- Regionální informační systém o uplatnění absolventů na trhu práce: Vyjíždka a dojíždka do škol a za prací [online]. 2006 [cit. 2012-3-20]. Dostupný z WWW: <http://www.risa-lbc.cz/view/dokumenty.do?doc=375>
- Regiony a regionalizace. Hlavní typy regionů. Základní regionotvorné procesy nodálních regionů. [online]. 1996 [cit. 2012-3-26]. Dostupný z WWW: <http://www.volny.cz/krejska/2.htm>
- Sborník: Regionální rozvoj a cestovní ruch [online]. 2011 [cit. 2012-3-19]. Dostupný z WWW: <https://most.vspj.cz/files/33/sbornik-regionalni-rozvoj-a-cestovni-ruch.pdf#page=37>
- Vysočina v číslech: Regionální statistika populárně [online]. 2006 [cit. 2012-3-26]. Dostupný z WWW: <http://extranet.kr-vysocina.cz/download/pdf/edice/vysocinavcislech.pdf>
- Základní škola Budkov [online]. 2008 [cit. 2012-3-28]. Dostupný z WWW: <http://www.zsbudkov.cz/>

9. Seznam příloh

Obr. 1: Schéma rozdělení prostorové mobility obyvatel ČR

Obr. 2: Christallerovo (a) a Löschovo (b) zobrazení sídelní struktury

Obr. 3: Kraje ČSSR 1960

Tab. 1: Střediska dojížděky za prací 1991 a 2001

Mapa 1: Administrativní členění Kraje Vysočina (2010)

Mapa 2: Obecně zeměpisná mapa Kraje Vysočina (2010)

Mapa 3: Vyjíždějící za prací z obcí Kraje Vysočina do Jihlavy v roce 1991

Mapa 4: Vyjíždějící za prací z obcí Kraje Vysočina do Jihlavy v roce 2001

Mapa 5: Vyjíždějící za prací z obcí Kraje Vysočina do Třebíče v roce 1991

Mapa 6: Vyjíždějící za prací z obcí Kraje Vysočina do Třebíče v roce 2001

Mapa 7: Vyjíždějící za studiem z obcí Kraje Vysočina do Jihlavy v roce 1991

Mapa 8: Vyjíždějící za studiem z obcí Kraje Vysočina do Jihlavy v roce 2001

Mapa 9: Vyjíždějící za studiem z obcí Kraje Vysočina do Třebíče v roce 1991

Mapa 10: Vyjíždějící za studiem z obcí Kraje Vysočina do Třebíče v roce 2001

Graf 1: Funkce distance decay aplikovaná na podíl vyjíždějících za prací z obcí do Jihlavy v roce 1991

Graf 2: Funkce distance decay aplikovaná na podíl vyjíždějících za prací z obcí do Jihlavy v roce 2001

Graf 3: Funkce distance decay aplikovaná na podíl vyjíždějících za prací z obcí do Třebíče v roce 1991

Graf 4: Funkce distance decay aplikovaná na podíl vyjíždějících za prací z obcí do Třebíče v roce 2001

Graf 5: Funkce distance decay aplikovaná na podíl vyjíždějících za studiem z obcí do Jihlavy v roce 1991

Graf 6: Funkce distance decay aplikovaná na podíl vyjíždějících za studiem z obcí do Jihlavy v roce 2001

Graf 7: Funkce distance decay aplikovaná na podíl vyjíždějících za studiem z obcí do Třebíče v roce 1991

Graf 8: Funkce distance decay aplikovaná na podíl vyjíždějících za studiem z obcí do Třebíče v roce 2001

Příloha č. 1: Regiony středisek dojížděky za prací kraje Vysočina v 1991

Příloha č. 2: Regiony středisek dojížděky za prací kraje Vysočina v 2001

Příloha č. 3: Mobilita za prací do Jihlavy, 1991

Příloha č. 4: Mobilita za studiem do Jihlavy, 1991

Příloha č. 5: Mobilita za prací do Jihlavy, 2001

Příloha č. 6: Mobilita za studiem do Jihlavy, 2001

Příloha č. 7: Mobilita za prací do Třebíče, 1991

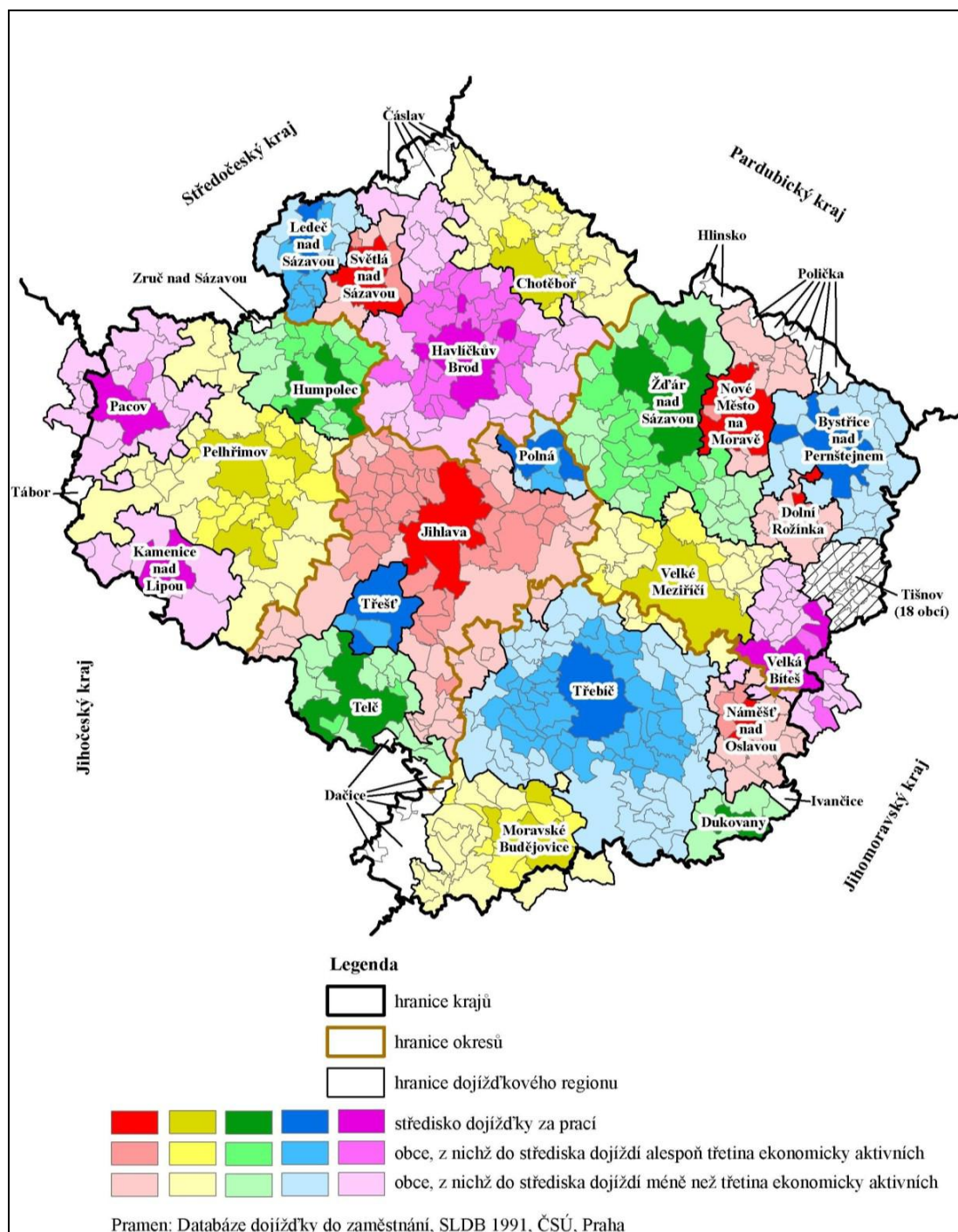
Příloha č. 8: Mobilita za studiem do Třebíče, 1991

Příloha č. 9: Mobilita za prací do Třebíče, 2001

Příloha č. 10: Mobilita za studiem do Třebíče, 2001

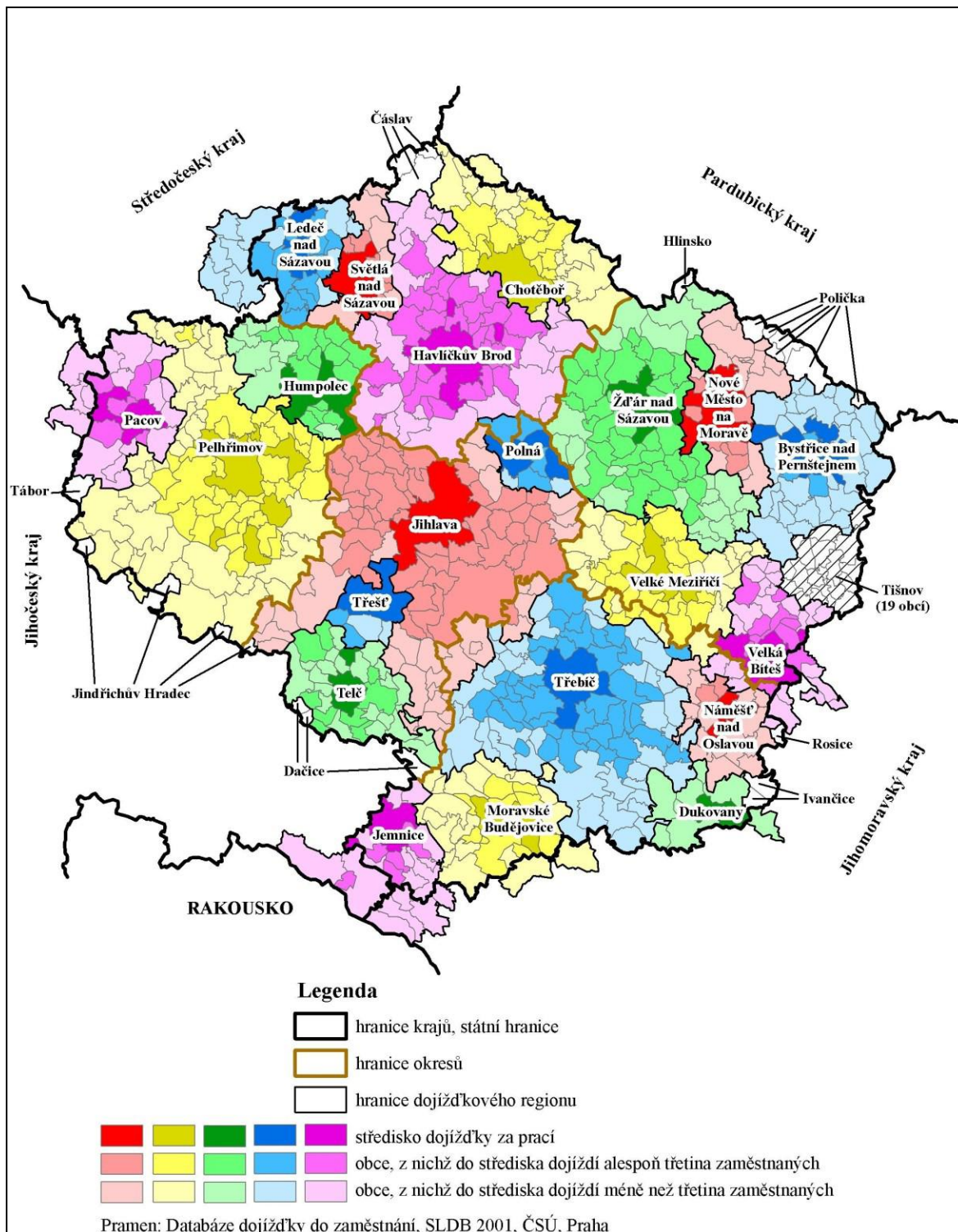
10. Přílohy

Příloha č. 1: Regiony středisek dojížděky za práci kraje Vysočina v 1991



Zdroj: V. Novák, 2009, s. 105

Příloha č. 2: Regiony středisek dojížd'ky za práci kraje Vysočina v 2001



Zdroj: V. Novák, 2009, s. 105

Příloha č. 3: Mobilita za prací do Jihlavy, 1991

Název obcí	Vyjíždějící za prací	Ekonomicky aktivní obyv.	Podíl	Vzdálenost	Název obcí	Vyjíždějící za prací	Ekonomicky aktivní	Podíl	Vzdálenost
Amolec	21	107	19,6	21	Mírošov	52	86	60,5	11
Batelov	158	1240	12,7	19	Nadějov	47	111	42,3	18
Bílý Kámen	35	61	57,4	8	Nevcehle	18	133	13,5	21
Bohuslavice	11	58	19,0	30	Nová Říše	31	403	7,7	31
Boršov	24	64	37,5	14	Okříšky	56	1102	5,1	24
Bransouze	28	148	18,9	20	Opatov	49	431	11,4	23
Brtnice	498	1879	26,5	13	Opatov	32	83	38,6	18
Brtnička	8	61	13,1	20	Otín	19	49	38,8	29
Brzkov	11	121	9,1	24	Pavlov	57	241	23,7	18
Cejle	93	213	43,7	10	Plandry	39	64	60,9	6
Černá	12	150	8,0	28	Polná	358	2454	14,6	20
Čichov	19	146	13,0	23	Puklice	193	347	55,6	7
Dlouhá Brtnice	48	190	25,3	18	Radošov	15	90	16,7	23
Dobronín	144	902	16,0	14	Rantířov	116	189	61,4	7
Dobrouť	19	103	18,4	18	Rohozná	20	172	11,6	21
Dolní Cerekev	175	492	35,6	13	Rozseč	12	100	12,0	29
Dolní Vilímeč	4	48	8,3	37	Rudolec	7	94	7,4	23
Duřín	14	71	19,7	22	Rybné	20	41	48,8	13
Dušejov	78	203	38,4	14	Řásná	7	91	7,7	32
Dvorce	44	92	47,8	9	Sedlatice	8	35	22,9	24
Hladov	23	68	33,8	21	Sedlejev	8	131	6,1	27
Hodice	21	385	5,5	21	Smrčná	93	160	58,1	12
Hojkov	30	77	39,0	17	Stáj	19	95	20,0	19
Homí Dubenky	24	367	6,5	28	Stará Říše	31	324	9,6	26
Homí Smrčné	6	25	24,0	27	Stonařov	178	478	37,2	13
Hostětice	6	69	8,7	34	Střítež	75	165	45,5	11
Hrutov	6	38	15,8	20	Suchá	40	103	38,8	11
Hubenov	47	85	55,3	11	Šimanov	35	77	45,5	17
Hybrálec	88	172	51,2	6	Štoky	113	717	15,8	15
Chlum	14	77	18,2	28	Telč	146	3083	5,0	29
Jamné	127	228	55,7	13	Třešť	364	3131	11,6	18
Jersín	28	103	27,2	29	Urbanov	10	60	16,7	23
Ježená	33	58	56,9	14	Úsobí	27	358	7,5	20
Jihlávka	7	138	5,1	31	Ústí	18	106	17,0	18
Kalhov	13	62	21,0	17	Velký Beranov	337	580	58,1	7
Kamenice	298	926	32,2	17	Větmý Jeníkov	132	324	40,7	14
Kamenná	23	98	23,5	21	Věžnice	43	75	57,3	15
Kněžice	79	714	11,1	18	Věžnička	12	56	21,4	13
Kostelec	109	379	28,8	10	Vilanec	53	122	43,4	7
Kouty	30	198	15,2	25	Výskytná	34	332	10,2	19
Luka nad Jihlavou	875	1218	71,8	12	Výskytná nad Jihlavou	101	308	32,8	8
Malý Beranov	197	305	64,6	5	Zábomá	16	124	12,9	20
Markvartice	14	113	12,4	28	Zbílidy	29	72	40,3	18
Měřín	59	965	6,1	25	Zbinohy	7	25	28,0	15
Měšín	49	99	49,5	10	Zhoř	83	202	41,1	16
Meziříčko	16	97	16,5	21	Žatec	8	67	11,9	25
Milíčov	23	68	33,8	17	Ždírec	30	143	21,0	13

Zdroj: vlastní zpracování z dat ČSÚ, plánovače tras, jízdních řádů idnes a map.cz, vlastní výpočty

Příloha č. 4: Mobilita za studiem do Jihlavy, 1991

Název obcí	Vyjíždějící za studiem	Vyjíždějící úhmem	Podíl	Vzdálenost	Název obcí	Vyjíždějící za studiem	Vyjíždějící úhmem	Podíl	Vzdálenost
Arnolec	10	46	21,7	21	Nížkov	6	70	8,6	26
Batelov	71	174	40,8	19	Nová Říše	12	48	25,0	31
Bílý Kámen	7	19	36,8	8	Nové Město na Moravě	54	765	7,1	48
Blízkov	10	81	12,3	27	Nové Veselí	10	91	11,0	31
Bohdalov	11	70	15,7	27	Nový Rychnov	7	73	9,6	20
Boršov	6	10	60,0	14	Okříšky	16	186	8,6	24
Bransouze	9	59	15,3	20	Opatov	8	110	7,3	23
Brtnice	156	320	48,8	13	Ostrov nad Oslavou	11	114	9,6	48
Brtnička	5	19	26,3	20	Pavlov	17	77	22,1	18
Brzkov	11	44	25,0	24	Plandry	11	20	55,0	6
Cejle	22	59	37,3	10	Počátky	13	253	5,1	35
Čemá	6	66	9,1	28	Polná	194	334	58,1	20
Čichov	4	49	8,2	23	Předín	4	52	7,7	27
Dlouhá Brtnice	17	52	32,7	18	Puklice	38	52	73,1	7
Dobronín	68	119	57,1	14	Radošov	4	41	9,8	23
Dobrouť	9	51	17,6	18	Rantířov	43	48	89,6	7
Dolní Cerekev	29	46	63,0	13	Rohozná	16	73	21,9	21
Dudín	7	28	25,0	22	Rokytnice nad Rokytnou	7	114	6,1	30
Dušejov	21	31	67,7	14	Rozseč	6	34	17,6	29
Dvorce	8	23	34,8	9	Růžená	11	52	21,2	23
Hodice	19	128	14,8	21	Řásná	4	34	11,8	32
Homí Cerekev	11	115	9,6	24	Sedlatice	6	21	28,6	24
Homí Dubenky	24	95	25,3	28	Sirákov	6	58	10,3	26
Hostětice	4	39	10,3	34	Smrčná	36	41	87,8	12
Hybrálec	38	52	73,1	6	Stáj	8	43	18,6	19
Chlum	8	39	20,5	28	Stará Říše	16	88	18,2	26
Janné	17	48	35,4	13	Stonařov	42	70	60,0	13
Jersín	5	29	17,2	29	Střítež	9	51	17,6	11
Ježená	4	10	40,0	14	Suchá	6	35	17,1	11
Jihlávka	10	50	20,0	31	Svratka	8	119	6,7	59
Kalhov	8	31	25,8	17	Šimanov	6	19	31,6	17
Kaliště	4	16	25,0	31	Šlapanov	6	52	11,5	22
Kamenice	83	149	55,7	17	Štoky	21	109	19,3	15
Kamenná	12	25	48,0	21	Telč	107	349	30,7	29
Kněžice	28	102	27,5	18	Třebíč	81	1084	7,5	35
Kostelec	19	65	29,2	10	Třešť	157	388	40,5	18
Kouty	10	58	17,2	25	Úsobí	5	46	10,9	20
Krahlův	6	70	8,6	33	Ústí	13	35	37,1	18
Krasonice	4	48	8,3	36	Velké Meziříčí	94	732	12,8	36
Luka nad Jihlavou	167	315	53,0	12	Velký Beranov	67	94	71,3	7
Malý Beranov	71	92	77,2	5	Větmý Jeníkov	20	33	60,6	14
Měřín	42	166	25,3	25	Věžnice	5	25	20,0	15
Měšín	5	24	20,8	10	Věžnička	5	20	25,0	13
Meziříčko	10	38	26,3	21	Vilanec	9	29	31,0	7
Miličov	5	20	25,0	17	Vyskytná nad Jihlavou	55	67	82,1	8
Mírošov	5	29	17,2	11	Záborná	7	32	21,9	20
Moravské Budějovice	32	490	6,5	46	Zbílidy	5	28	17,9	18
Mrákoťín	11	125	8,8	37	Zhoř	20	32	62,5	16
Nadějov	9	52	17,3	18	Žďár nad Sázavou	133	1194	11,1	38
Náměšť nad Oslavou	16	326	5,0	64	Ždírec	12	43	27,9	13
Nevcehle	10	53	18,9	21	Želetava	6	121	5,0	31

Zdroj: vlastní zpracování z dat ČSÚ, plánovače tras, jízdních řádů idnes a map.cz, vlastní výpočty

Příloha č. 5: Mobilita za prací do Jihlavy, 2001

Název obcí	Vyjíždějící za prací	Ekonomicky aktivní obyv.	Podíl	Vzdálenost	Název obcí	Vyjíždějící za prací	Ekonomicky aktivní obyv.	Podíl	Vzdálenost
Arnolec	26	98	26,5	21	Nadějov	46	115	40,0	18
Batelov	223	1203	18,5	19	Nevechle	19	113	16,8	21
Bílý Kámen	61	90	67,8	8	Nová Říše	28	400	7,0	31
Bitovčice	111	196	56,6	15	Nový Rychnov	31	484	6,4	20
Bohuslavice	8	50	16,0	30	Okrouhlička	7	112	6,3	19
Boršov	27	47	57,4	14	Okříšky	64	997	6,4	24
Bransouze	44	127	34,6	20	Opatov	42	398	10,6	23
Brtnice	639	1880	34,0	13	Opatov	40	85	47,1	18
Brtnička	9	48	18,8	20	Otín	26	111	23,4	29
Brzkov	10	115	8,7	24	Pavlov	56	193	29,0	18
Cejle	84	205	41,0	10	Petrovice	15	221	6,8	26
Cerekvička-Rosice	53	69	76,8	7	Plandry	47	74	63,5	6
Čemá	8	133	6,0	28	Polná	512	2497	20,5	20
Čichov	34	141	24,1	23	Předín	17	308	5,5	27
Čížov	60	97	61,9	5	Puklice	193	367	52,6	7
Dlouhá Brtnice	45	180	25,0	18	Radostín	4	77	5,2	44
Dobronín	245	980	25,0	14	Radošov	15	78	19,2	23
Dobroutov	25	115	21,7	18	Rančívov	66	103	64,1	4
Dolní Cerekev	207	535	38,7	13	Rantířov	130	200	65,0	7
Dudín	31	73	42,5	22	Rohozná	44	173	25,4	21
Dušejev	104	231	45,0	14	Rozseč	7	75	9,3	29
Dvorce	29	64	45,3	9	Rudolec	5	90	5,6	23
Herálec	28	536	5,2	26	Růžena	13	149	8,7	23
Hladov	17	68	25,0	21	Rybné	15	42	35,7	13
Hodice	46	404	11,4	21	Řásná	9	98	9,2	32
Hojkov	29	66	43,9	17	Sedlatice	10	35	28,6	24
Homí Cerekev	44	915	5,0	24	Sedlejev	8	121	6,6	27
Homí Dubenky	27	330	8,2	28	Skorkov	5	40	12,5	21
Homí Smrčné	5	21	23,8	27	Smrčná	87	130	66,9	12
Homí Ves	11	162	6,8	28	Stáj	18	87	20,7	19
Hrutov	5	28	17,9	20	Stará Říše	32	295	10,8	26
Hubenov	46	70	65,7	11	Stonařov	186	507	36,7	13
Hybrálec	110	186	59,1	6	Střítež	96	173	55,5	11
Chlum	17	80	21,3	28	Suchá	48	101	47,5	11
Chlumek	5	84	6,0	29	Šimanov	34	71	47,9	17
Jamné	111	227	48,9	13	Šlapanov	29	385	7,5	22
Jankov	4	15	26,7	22	Štoky	166	765	21,7	15
Jersín	23	84	27,4	29	Švábov	9	49	18,4	22
Jezdovice	48	129	37,2	14	Teleč	179	2926	6,1	29
Ježená	29	48	60,4	14	Třešť	579	3024	19,1	18
Jihlávka	9	110	8,2	31	Urbanov	12	51	23,5	23
Jindřichovice	5	46	10,9	33	Úsobí	83	363	22,9	20
Kalhov	35	65	53,8	17	Ústí	36	94	38,3	18
Kaliště	7	75	9,3	31	Velký Beranov	403	669	60,2	7
Kamenice	420	877	47,9	17	Větrný Jeníkov	164	289	56,7	14
Kamenná	23	95	24,2	21	Věžnice	11	192	5,7	18
Klatovec	5	31	16,1	33	Věžnice	40	69	58,0	15
Kněžice	111	703	15,8	18	Věžnička	14	53	26,4	13
Kostelec	112	422	26,5	10	Vilanec	84	130	64,6	7
Kouty	43	181	23,8	25	Vyskytná	27	326	8,3	19
Kozlov	121	233	51,9	11	Vyskytná nad Jihlavou	173	329	52,6	8
Luka nad Jihlavou	592	1220	48,5	12	Vysoké Studnice	107	170	62,9	11
Malý Beranov	165	277	59,6	5	Záborná	14	97	14,4	20
Markvartice	12	108	11,1	28	Zašovice	4	64	6,3	20
Měřín	78	984	7,9	25	Zbílidy	25	73	34,2	18
Měšín	47	95	49,5	10	Zbinohy	14	29	48,3	15
Meziříčko	20	89	22,5	21	Zhoř	74	195	37,9	16
Mikulovice	6	106	5,7	43	Žatec	6	54	11,1	25
Miličov	17	60	28,3	17	Ždírec	43	151	28,5	13
Mirošov	44	86	51,2	11	Želetava	43	754	5,7	31
Mysliboř	14	113	12,4	29					

Zdroj: vlastní zpracování z dat ČSÚ, plánovače tras, jízdních řádů idnes a map.cz, vlastní výpočty

Příloha č. 6: Mobilita za studiem do Jihlavy, 2001

Název obcí	Vyjíždějící za studiem	Vyjíždějící úhmem	Podíl	Vzdálenost	Název obcí	Vyjíždějící za studiem	Vyjíždějící úhmem	Podíl	Vzdálenost
Arnolec	13	32	40,6	21	Netín	4	41	9,8	31
Batelov	77	145	53,1	19	Nevcehle	6	37	16,2	21
Bílý Kámen	11	26	42,3	8	Nová Říše	11	45	24,4	31
Bitovčice	25	65	38,5	15	Nové Veselí	11	112	9,8	31
Blížkov	8	62	12,9	27	Nový Rychnov	9	73	12,3	20
Bohdalov	13	95	13,7	27	Okříšky	17	161	10,6	24
Bohuslavice	4	25	16,0	30	Opatov	17	107	15,9	23
Brtnice	173	337	51,3	13	Opatov	16	46	34,8	18
Brzkov	6	24	25,0	24	Pavlov	13	65	20,0	18
Cejle	40	53	75,5	10	Plandry	26	33	78,8	6
Cerekvička-Rosice	12	12	100,0	7	Počátky	21	166	12,7	35
Česká Bělá	6	82	7,3	42	Poděšín	7	65	10,8	25
Čížov	25	31	80,6	5	Polná	197	328	60,1	20
Dlouhá Brtnice	15	52	28,8	18	Předín	4	43	9,3	27
Dobronín	97	157	61,8	14	Puklice	50	61	82,0	7
Dobrouť	13	40	32,5	18	Radošov	11	35	31,4	23
Dolní Cerekev	59	101	58,4	13	Rančářov	20	22	90,9	4
Dudín	5	20	25,0	22	Rantířov	37	43	86,0	7
Dušejev	31	39	79,5	14	Rohozná	16	59	27,1	21
Dvorce	20	29	69,0	9	Rozseč	5	48	10,4	29
Habry	9	102	8,8	46	Rudíkov	5	77	6,5	49
Havlíčkův Brod	168	1185	14,2	30	Růžena	7	38	18,4	23
Herálec	9	94	9,6	26	Rybné	4	10	40,0	13
Hodice	28	116	24,1	21	Řásná	5	33	15,2	32
Hojkov	5	20	25,0	17	Sedlejev	4	6	66,7	27
Homí Cerekev	17	131	13,0	24	Smrčná	38	47	80,9	12
Homí Dubenky	18	85	21,2	28	Stáj	15	41	36,6	19
Homí Ves	7	63	11,1	28	Stará Říše	12	83	14,5	26
Hubenov	12	32	37,5	11	Stonařov	37	61	60,7	13
Humpolec	64	485	13,2	33	Stránecká Zhoř	18	125	14,4	28
Hybrálec	59	66	89,4	6	Střítež	24	55	43,6	11
Chotěboř	29	463	6,3	51	Suchá	16	32	50,0	11
Jamně	31	55	56,4	13	Světlá nad Sázavou	34	541	6,3	48
Jemnice	20	348	5,7	50	Šimanov	5	27	18,5	17
Jersín	11	43	25,6	29	Šlapanov	14	57	24,6	22
Jezdovice	12	40	30,0	14	Štoky	60	134	44,8	15
Ježená	5	21	23,8	14	Telč	74	341	21,7	29
Jihlávka	5	35	14,3	31	Třebíč	85	1291	6,6	35
Kalhov	5	14	35,7	17	Třešť	195	400	48,8	18
Kamenice	109	153	71,2	17	Úsobí	18	47	38,3	20
Kamenná	4	31	12,9	21	Ústí	9	29	31,0	18
Kněžice	33	112	29,5	18	Velké Meziříčí	155	626	24,8	36
Kostelec	75	137	54,7	10	Velký Beranov	89	126	70,6	7
Kouty	6	27	22,2	25	Větrný Jeníkov	31	50	62,0	14
Kozlov	42	80	52,5	11	Věž	5	87	5,7	39
Krahulčí	5	76	6,6	33	Věžnice	6	74	8,1	18
Lavičky	10	58	17,2	34	Věžnice	13	31	41,9	15
Lípa	9	48	18,8	22	Věžnička	10	22	45,5	13
Lučice	5	34	14,7	39	Vílanec	47	58	81,0	7
Luka nad Jihlavou	138	198	69,7	12	Vyskytná	8	45	17,8	19
Malý Beranov	86	113	76,1	5	Vyskytná nad Jihlavou	51	61	83,6	8
Markvartice	6	30	20,0	28	Vysoké Studnice	11	56	19,6	11
Martínkov	5	47	10,6	39	Záborná	5	37	13,5	20
Měřín	64	155	41,3	25	Zbílidy	12	23	52,2	18
Měšín	10	28	35,7	10	Zhoř	22	34	64,7	16
Meziříčko	5	25	20,0	21	Žďár nad Sázavou	59	924	6,4	38
Miličov	6	18	33,3	17	Ždírec	15	67	22,4	13
Mirošov	4	32	12,5	11	Želetava	11	115	9,6	31
Mrákov	16	119	13,4	37	Želiv	6	99	6,1	41
Nadějov	9	26	34,6	18	Žirovnice	13	209	6,2	39

Zdroj: vlastní zpracování z dat ČSÚ, plánovače tras, jízdních řádů idnes a map.cz, vlastní výpočty

Příloha č. 7: Mobilita za prací do Třebíče, 1991

Název obce	Vyjíždějící za prací	Ekonomicky aktivní obyv.	Podíl	Vzdálenost	Název obce	Vyjíždějící za prací	Ekonomicky aktivní obyv.	Podíl	Vzdálenost
Babice	21	104	20,2	17	Martínkov	7	139	5,0	28
Bačice	13	107	12,1	25	Mastník	62	102	60,8	7
Benetice	37	96	38,5	11	Meziříčko	4	48	8,3	25
Biskupice-Pulkov	23	147	15,6	24	Mikulovice	42	92	45,7	10
Blatnice	18	184	9,8	19	Mohelno	37	658	5,6	35
Bohušice	9	59	15,3	19	Myslibořice	37	231	16,0	21
Bochovice	20	72	27,8	19	Naloučany	4	66	6,1	22
Bransouze	38	143	26,6	19	Náměšť nad Oslavou	205	2604	7,9	22
Březník	20	335	6,0	27	Nárameč	65	203	32,0	13
Budišov	149	537	27,7	16	Nová Ves	40	97	41,2	7
Budkov	12	164	7,3	38	Nový Telečkov	12	55	21,8	18
Cidlina	19	68	27,9	22	Ocmanice	19	149	12,8	22
Časlavice	100	259	38,6	13	Odunec	15	51	29,4	20
Čechočovice	82	139	59,0	8	Okarec	10	75	13,3	18
Čechtín	53	168	31,5	11	Okříšky	339	1053	32,2	10
Červená Lhota	24	101	23,8	11	Opatov	33	421	7,8	26
Čihalín	27	82	32,9	10	Oslavička	5	49	10,2	16
Čichov	32	140	22,9	13	Ostašov	30	66	45,5	10
Čiměř	60	106	56,6	10	Petrovice	74	218	33,9	9
Dalešice	69	272	25,4	19	Petrůvky	10	41	24,4	9
Dědice	4	57	7,0	31	Pokojovice	20	36	55,6	11
Dolní Vilémovice	83	199	41,7	12	Popůvky	11	62	17,7	27
Domamil	9	124	7,3	30	Pozďatín	27	91	29,7	14
Dukovany	15	303	5,0	31	Přeckov	16	34	47,1	13
Hartvíkovice	58	270	21,5	23	Předín	79	309	25,6	17
Heraldice	83	182	45,6	14	Přešovice	13	79	16,5	31
Hodov	32	148	21,6	19	Přibyslavice	91	414	22,0	10
Horní Heřmanice	7	70	10,0	19	Pyšel	44	207	21,3	17
Horní Smrčné	4	25	16,0	20	Račice	6	33	18,2	24
Horní Újezd	50	137	36,5	12	Radkovice u Hrotovic	28	148	18,9	26
Horní Vilémovice	13	35	37,1	12	Radonín	9	36	25,0	16
Hrotovice	110	743	14,8	21	Radošov	11	88	12,5	17
Hrozatín	8	51	15,7	15	Rohy	10	70	14,3	20
Hvězdoňovice	14	38	36,8	10	Rokytnice nad Rokytnou	229	416	55,0	10
Chlistov	78	124	62,9	12	Rouchovany	38	508	7,5	26
Chlum	11	77	14,3	19	Rudíkov	136	317	42,9	13
Jakubov u Moravských Budějovic	14	259	5,4	29	Římov	86	190	45,3	12
Jaroměřice nad Rokytnou	333	2072	16,1	16	Sedlec	10	140	7,1	23
Kamenná	29	96	30,2	21	Slavětice	13	119	10,9	23
Klučov	22	63	34,9	10	Slavičky	54	103	52,4	9
Kněžice	54	696	7,8	18	Smrk	64	150	42,7	11
Kojatice	8	155	5,2	36	Stařeč	385	671	57,4	5
Kojatín	19	33	57,6	14	Studeneč	68	273	24,9	17
Kojetice	97	236	41,1	12	Studnice	17	92	18,5	19
Koněšín	98	246	39,8	15	Svatoslav	39	134	29,1	16
Kouty	44	190	23,2	15	Šebkovice	60	240	25,0	15
Kozlany	23	55	41,8	16	Štěmčchy	79	141	56,0	13
Krahulov	49	127	38,6	6	Tasov	15	291	5,2	28
Kralice nad Oslavou	22	400	5,5	26	Tmava	198	305	64,9	8
Kramolín	9	63	14,3	27	Třebenice	84	183	45,9	13
Křhov	15	102	14,7	25	Třesov	12	44	27,3	22
Kuroslepy	4	79	5,1	29	Valeč	94	268	35,1	16
Láz	6	111	5,4	31	Vicenice u Náměště nad Oslavou	17	160	10,6	20
Lesonice	53	266	19,9	20	Vladislav	289	613	47,1	9
Lesůňky	6	56	10,7	17	Vičatín	17	83	20,5	15
Lhánice	4	72	5,6	37	Výčapy	159	365	43,6	10
Lipník	69	158	43,7	15	Zahrádka	10	57	17,5	19
Litohoř	14	242	5,8	28	Zárubice	19	50	38,0	19
Litovany	16	74	21,6	29	Zašovice	14	68	20,6	14
Loukovice	13	55	23,6	14	Želetava	90	746	12,1	20
Markvartice	58	106	54,7	9					

Zdroj: vlastní zpracování z dat ČSÚ, plánovače tras, jízdních řádů idnes a map.cz, vlastní výpočty

Příloha č. 8: Mobilita za studiem do Třebíče, 1991

Název obcí	Vyjíždějící za studiem	Vyjíždějící úhmem	Podíl	Vzdálenost	Název obcí	Vyjíždějící za studiem	Vyjíždějící úhmem	Podíl	Vzdálenost
Babice	9	43	20,9	17	Markvartice	28	54	51,9	9
Bačice	5	29	17,2	25	Martínkov	8	57	14,0	28
Benetice	23	30	76,7	11	Mastník	22	34	64,7	7
Biskupice-Pulkov	13	64	20,3	24	Mikulovice	25	50	50,0	10
Blatnice	14	63	22,2	19	Mladoňovice	6	46	13,0	39
Bohušice	4	14	28,6	19	Mohelno	25	90	27,8	35
Bochovice	5	48	10,4	19	Moravské Budějovice	166	490	33,9	24
Bransouze	10	59	16,9	19	Myslíbovice	16	33	48,5	21
Březník	11	38	28,9	27	Naloučany	4	23	17,4	22
Budišov	28	70	40,0	16	Náměšť nad Oslavou	137	326	42,0	22
Budkov	9	20	45,0	38	Nárameč	19	103	18,4	13
Cidlina	6	20	30,0	22	Nová Ves	9	38	23,7	7
Čáslavice	30	69	43,5	13	Nové Syrovce	8	101	7,9	30
Čechočovice	26	46	56,5	8	Ocmanice	7	50	14,0	22
Čechtín	67	78	85,9	11	Odunec	8	21	38,1	20
Červená Lhota	27	36	75,0	11	Okříšky	82	186	44,1	10
Čihalín	18	29	62,1	10	Opatov	25	110	22,7	26
Čichov	8	49	16,3	13	Oponešice	5	46	10,9	39
Číkov	7	43	16,3	27	Ostašov	10	31	32,3	10
Číměř	6	40	15,0	10	Petrovice	27	93	29,0	9
Dalešice	11	93	11,8	19	Petrůvky	12	15	80,0	9
Dešov	6	43	14,0	37	Pokojovice	9	17	52,9	11
Dolní Vilémovice	47	53	88,7	12	Police	4	24	16,7	45
Domamil	9	22	40,9	30	Pozďatín	10	45	22,2	14
Dukovany	14	73	19,2	31	Přeckov	4	10	40,0	13
Hartvíkovice	21	62	33,9	23	Předín	25	52	48,1	17
Heraldice	16	54	29,6	14	Přešovice	4	22	18,2	31
Hodov	15	57	26,3	19	Přibyslavice	36	112	32,1	10
Horní Hefmanice	7	40	17,5	19	Pyšel	16	79	20,3	17
Horní Újezd	8	47	17,0	12	Račice	4	9	44,4	24
Horní Vilémovice	11	17	64,7	12	Radkovice u Hrotovic	15	77	19,5	26
Hrotovice	62	144	43,1	21	Radonín	5	11	45,5	16
Hrozatín	8	31	25,8	15	Radostín nad Oslavou	7	73	9,6	40
Hrutov	4	8	50,0	21	Radošov	4	41	9,8	17
Hvězdoňovice	6	24	25,0	10	Rohy	5	28	17,9	20
Chlístov	13	40	32,5	12	Rokytnice nad Rokytnou	35	114	30,7	10
Chotěbudice	5	18	27,8	34	Rouchovany	31	80	38,8	26
Jakubov u Moravských Budějovic	11	84	13,1	29	Rudíkov	34	62	54,8	13
Jaroměřice nad Rokytnou	153	321	47,7	16	Římov	15	63	23,8	12
Jasenice	8	38	21,1	28	Sedlec	10	36	27,8	23
Jemnice	89	433	20,6	39	Slavětice	4	40	10,0	23
Kamenice	8	149	5,4	26	Slavičky	28	38	73,7	9
Kamenná	5	41	12,2	21	Smrk	9	51	17,6	11
Kladeruby nad Oslavou	4	46	8,7	30	Štařeč	135	168	80,4	5
Klučov	21	24	87,5	10	Studeneč	15	67	22,4	17
Kněžice	33	102	32,4	18	Studnice	5	27	18,5	19
Kojetice	21	75	28,0	12	Svatoslav	29	42	69,0	16
Komárovice	4	18	22,2	32	Šebkovice	25	73	34,2	15
Koněšín	16	55	29,1	15	Štěměchy	14	65	21,5	13
Kouty	16	58	27,6	15	Štěpkov	4	28	14,3	35
Kozlany	7	25	28,0	16	Tasov	18	39	46,2	28
Krahulčí	4	70	5,7	38	Telč	23	349	6,6	35
Krahulov	19	24	79,2	6	Tmava	27	75	36,0	8
Kralice nad Oslavou	26	105	24,8	26	Třebelovice	7	62	11,3	36
Kramolín	7	15	46,7	27	Třebenice	11	74	14,9	13
Křhov	4	39	10,3	25	Třesov	7	26	26,9	22
Kuroslepy	5	35	14,3	29	Valeč	37	56	66,1	16
Lesonice	15	69	21,7	20	Velké Meziříčí	38	732	5,2	24
Lhánice	5	16	31,3	37	Vicenice u Náměště nad Oslavou	14	45	31,1	20
Lipník	24	62	38,7	15	Vladislav	62	95	65,3	9
Litohoř	5	49	10,2	28	Výčapy	82	109	75,2	10
Litovany	5	25	20,0	29	Zahrádka	8	36	22,2	19
Loukovice	9	30	30,0	14	Zárubice	5	21	23,8	19
Lukov	8	40	20,0	22	Želetava	40	121	33,1	20

Zdroj: vlastní zpracování z dat ČSÚ, plánovače tras, jízdních řádů idnes a map.cz, vlastní výpočty

Příloha č. 9: Mobilita za prací do Třebíče, 2001

Název obcí	Vyjíždějící za práci	Ekonomicky aktivní obyv.	Podíl	Vzdálenost	Název obcí	Vyjíždějící za práci	Ekonomicky aktivní obyv.	Podíl	Vzdálenost
Babice	19	104	18,3	17	Myslbořice	41	275	14,9	21
Bačice	13	95	13,7	25	Náměšť nad Oslavou	194	2549	7,6	22
Benetice	62	92	67,4	11	Nárameč	58	171	33,9	13
Blatnice	13	186	7,0	19	Nová Ves	47	104	45,2	7
Bochovice	15	73	20,5	19	Očanice	11	157	7,0	22
Bransouze	18	127	14,2	19	Okřešice	39	87	44,8	7
Budišov	95	543	17,5	16	Okříšky	227	997	22,8	10
Cidlina	11	55	20,0	22	Opatov	34	398	8,5	26
Časlavice	71	280	25,4	13	Ostašov	30	66	45,5	10
Čechočovice	62	135	45,9	8	Petrovice	56	221	25,3	9
Čechtín	65	172	37,8	11	Petrůvky	15	35	42,9	9
Červená Lhota	28	92	30,4	11	Pokojoyice	15	46	32,6	11
Čihalín	30	73	41,1	10	Pozdařín	22	89	24,7	14
Čiměř	40	104	38,5	10	Přeckov	14	28	50,0	13
Dalešice	50	259	19,3	19	Předín	57	308	18,5	17
Dolní Vilémovice	59	188	31,4	12	Přibyslavice	82	428	19,2	10
Dukovany	19	370	5,1	31	Příštpo	12	119	10,1	20
Hartvíkovice	38	249	15,3	23	Pyšel	25	227	11,0	17
Heraldice	44	168	26,2	14	Radkovice u Hrotovic	13	159	8,2	26
Hodov	26	136	19,1	19	Rohy	11	56	19,6	20
Horní Újezd	41	122	33,6	12	Rokytnice nad Rokytou	171	413	41,4	10
Horní Vilémovice	16	37	43,2	12	Rouchovany	43	526	8,2	26
Hrotovice	92	910	10,1	21	Rudíkov	93	308	30,2	13
Hroznařín	10	58	17,2	15	Římov	79	204	38,7	12
Hvězdoňovice	16	49	32,7	10	Sedlec	10	122	8,2	23
Chlístov	63	119	52,9	12	Slavičky	40	113	35,4	9
Chlum	13	80	16,3	19	Smrk	46	133	34,6	11
Jaroměřice nad Rokytou	257	1917	13,4	16	Stafeč	311	686	45,3	5
Kamenná	31	88	35,2	21	Stropešín	14	53	26,4	18
Klučov	26	65	40,0	10	Střítež	139	251	55,4	4
Kojetice	52	234	22,2	12	Studenec	36	257	14,0	17
Koněšín	66	216	30,6	15	Svatoslav	42	120	35,0	16
Kouty	44	181	24,3	15	Šebkovice	32	249	12,9	15
Kozlany	18	61	29,5	16	Štěmechy	63	149	42,3	13
Kožichovice	92	181	50,8	5	Tasov	13	248	5,2	28
Krahulov	41	100	41,0	6	Tmava	131	275	47,6	8
Křhov	15	95	15,8	25	Třeбенice	73	208	35,1	13
Lesonice	31	255	12,2	20	Valdíkov	14	52	26,9	11
Lipník	52	150	34,7	15	Valeč	60	272	22,1	16
Litovany	13	62	21,0	29	Vicenice u Náměště nad C	10	179	5,6	20
Loukovice	20	64	31,3	14	Vladislav	214	608	35,2	9
Markvartice	60	123	48,8	9	Vlčatín	11	54	20,4	15
Martínkov	11	122	9,0	28	Výčapy	140	380	36,8	10
Mastník	45	104	43,3	7	Zárubice	14	46	30,4	19
Mikulovice	41	106	38,7	10	Želetava	61	754	8,1	20

Zdroj: vlastní zpracování z dat ČSÚ, plánovače tras, jízdních řádů idnes a map.cz, vlastní výpočty

Příloha č. 10: Mobilita za studiem do Třebíče, 2001

Název obcí	Vyjíždka za studiem	Vyjíždějí úhmem	Podíl	Vzdálenost	Název obcí	Vyjíždka za studiem	Vyjíždějí úhmem	Podíl	Vzdálenost
Babice	7	38	18,4	17	Mastník	22	37	59,5	7
Bačice	9	28	32,1	25	Mikulovice	26	39	66,7	10
Benetice	20	25	80,0	11	Mohelno	37	110	33,6	35
Blatnice	12	46	26,1	19	Moravské Budějovice	88	345	25,5	24
Bochovice	8	25	32,0	19	Myslibořice	26	55	47,3	21
Bransouze	9	40	22,5	19	Náměšť nad Oslavou	168	419	40,1	22
Březník	19	48	39,6	27	Nárameč	19	49	38,8	13
Budíšov	59	102	57,8	16	Nová Ves	14	36	38,9	7
Čáslavice	29	57	50,9	13	Ocmanice	21	64	32,8	22
Čechočovice	22	34	64,7	8	Okřešice	15	17	88,2	7
Čechtín	43	51	84,3	11	Okříšky	97	161	60,2	10
Červená Lhota	20	35	57,1	11	Opatov	35	107	32,7	26
Číhalín	18	40	45,0	10	Ostašov	13	27	48,1	10
Čiměf	13	47	27,7	10	Petrovice	13	59	22,0	9
Dalešice	22	66	33,3	19	Pozdátín	9	32	28,1	14
Dolní Vilémovice	53	64	82,8	12	Předín	20	43	46,5	17
Dukovany	19	97	19,6	31	Přibyslavice	37	92	40,2	10
Hartvíkovice	23	62	37,1	23	Příštpo	15	48	31,3	20
Heraltice	11	28	39,3	14	Pyšel	13	54	24,1	17
Hodov	10	44	22,7	19	Radkovice u Hrotovic	16	67	23,9	26
Horní Újezd	15	39	38,5	12	Rokytnice nad Rokytnou	65	101	64,4	10
Horní Vilémovice	12	17	70,6	12	Rouchovany	20	51	39,2	26
Hrotovice	78	146	53,4	21	Rudíkov	42	77	54,5	13
Hroznatín	4	7	57,1	15	Římov	14	46	30,4	12
Hvězdoňovice	6	11	54,5	10	Sedlec	9	52	17,3	23
Chlístov	9	38	23,7	12	Slavičky	30	33	90,9	9
Jakubov u Moravských Budějovic	10	105	9,5	29	Smrk	16	49	32,7	11
Jaroměřice nad Rokytnou	117	301	38,9	16	Stařeč	128	163	78,5	5
Jemnice	33	348	9,5	39	Stropešín	7	19	36,8	18
Kamenná	15	46	32,6	21	Střítež	84	91	92,3	4
Klučov	15	20	75,0	10	Studeneč	43	85	50,6	17
Kněžice	45	112	40,2	18	Svatoslav	30	57	52,6	16
Kojetice	19	46	41,3	12	Šebkovic	19	61	31,1	15
Koněšín	29	65	44,6	15	Štěmechy	14	44	31,8	13
Kouty	22	59	37,3	15	Tasov	13	46	28,3	28
Kozlany	5	23	21,7	16	Tmava	54	82	65,9	8
Kožichovice	54	62	87,1	5	Třeбенice	20	75	26,7	13
Krahulov	30	34	88,2	6	Valdíkov	7	22	31,8	11
Kralice nad Oslavou	21	122	17,2	26	Valeč	25	41	61,0	16
Křhov	10	32	31,3	25	Vicenice u Náměště nad Oslavou	10	35	28,6	20
Lesonice	14	61	23,0	20	Vladislav	72	94	76,6	9
Lipník	5	37	13,5	15	Vlčatín	4	28	14,3	15
Litovany	4	22	18,2	29	Výčapy	71	89	79,8	10
Loukovice	6	18	33,3	14	Zárubice	5	15	33,3	19
Markvartice	16	34	47,1	9	Želetava	42	115	36,5	20
Martínkov	4	47	8,5	28					

Zdroj: vlastní zpracování z dat ČSÚ, plánovače tras, jízdních řádů idnes a map.cz, vlastní výpočty