

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie

Bc. Jana PYKALOVÁ

**ANALÝZA MOBILITY OBYVATELSTVA
V KRAJI VYSOČINA**

Diplomová práce

Vedoucí práce: doc. RNDr. Marián HALÁS, Ph.D.

Olomouc 2015

Bibliografický záznam

Autor (osobní číslo): Bc. Jana Pykalová (R140227)

Studijní obor: Regionální geografie

Název práce: Analýza mobility obyvatelstva v Kraji Vysočina

Title of thesis: The analysis of the inhabitants' mobility in the Vysočina Region

Vedoucí práce: doc. RNDr. Marián Halás, Ph.D.

Rozsah práce: 74 stran

Abstrakt: Diplomová práce analyzuje mobilitu v Kraji Vysočina. V první části sleduje teoretická východiska. V druhé části se mobilita dělí na dojížděku za prací a do škol a migraci. V případě dojížděky je specifikována dojížděka za prací, do základních škol a do středních a vysokých škol. Migrace se porovnává z hlediska času a prostoru. V obou typech mobility se sledují vazby mezi samotnými centry obcí s rozšířenou působností.

Klíčová slova: mobilita, dojížděka, migrace, Kraj Vysočina

Abstract: The diploma thesis aims at the analysis of the inhabitants' mobility in the Vysočina Region. The first part of this thesis is focussed on the theoretical findings whereas the second part tries to explain the mobility of the commuting workers and primary school, high school and university students. The second part also defines the mobility within the meaning of migration which is based on the time and space perspective. The link-ups between the centres of municipalities with extended competence are outlined for both types of mobility.

Keywords: mobility, commutation, migration, Vysočina Region

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem zadanou diplomovou práci Analýza mobility obyvatelstva v Kraji Vysočina vypracovala zcela samostatně pod vedením doc. RNDr. Mariána Haláse, Ph.D. a uvedla jsem veškerou použitou literaturu a zdroje v seznamu použité literatury.

V Jihlavě, dne 22. 12. 2016

.....

podpis

Poděkování:

Na tomto místě bych ráda poděkovala vedoucímu své diplomové práce doc. RNDr. Mariánu Halásovi, Ph.D. za odborné vedení, cenné rady, připomínky, trpělivost a čas, který mi během konzultací věnoval. Dále bych chtěla poděkovat Katedře geografie za poskytnutá data ze Sčítání lidu, domů a bytů, za data o migraci a za specializované polygony obcí.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI
Přírodovědecká fakulta
Akademický rok: 2014/2015

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Jana PYKALOVÁ**
Osobní číslo: **R140227**
Studijní program: **N1301 Geografie**
Studijní obor: **Regionální geografie**
Název tématu: **Analýza mobility obyvatelstva v Kraji Vysočina**
Zadávací katedra: **Katedra geografie**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Cílem diplomové práce bude vyhodnocení prostorových vzorců všech forem a směrů mobility obyvatelstva na území Kraje Vysočina.

Jako formy mobility budou brány dojíždkové (dojíždka do zaměstnání i dojíždka do škol), migrační a příp. i dopravní toky. Směry, resp. úrovněmi, mobility je myšlena mobilita nodální (do center) a odstředivá (z center), mobilita mezi regionálními centry Kraje Vysočina, příp. mobilita tangenciální (nemusí být součástí práce). Jako doplnění práce budou vyhodnoceny růstové typy obcí Kraje Vysočina a jejich souvislost s hlavními migračními proudy.

Kromě prostorového aspektu bude součástí práce i analýza časového vývoje mobility v Kraji Vysočina, a pokud to bude možné i naznačení a rozlišení hierarchických úrovní jednotlivých forem mobility.

Rozsah grafických prací: Podle potřeb zadání
Rozsah pracovní zprávy: 20 000 - 24 000 slov
Forma zpracování diplomové práce: tištěná/elektronická
Seznam odborné literatury:

- Halás, M. 2010. Should Jihlava be a county town? In: Geografie pro život ve 21. století. Ostrava, Ostravská univerzita, 641-645.
- Halás, M., Klapka, P., Kladivo, P. 2014. Distance-decay functions for daily travel-to-work flows. *Journal of Transport Geography* 35, 107-119.
- Hampl, M. 2005. Geografická organizace společnosti v České republice: transformační procesy a jejich obecný kontext. Praha, Univerzita Karlova.
- Hampl, M., Gardavský, V., Kühnl, K. 1987. Regionální struktura a vývoj systému osídlení ČSR. Praha, Univerzita Karlova.
- Kraft, S., Blažek, J. 2012. Spatial interactions and regionalisation of the Vysočina Region using the gravity models. *Acta Universitatis Palackianae Olomucensis, Facultas Rerum Naturalium, Geographica* 43 (2), 6582.
- Toušek, V., Fňukal, M., Kladivo, P., Létal, A., Jurek, M. 2008. Vysočina tematický atlas. Jihlava, Krajský úřad Kraje Vysočina ve spolupráci s Univerzitou Palackého v Olomouci.
- Toušek, V., Kunc, J., Vystoupil, J. (eds.) 2008. Ekonomická a sociální geografie. Plzeň, Aleš Čeněk.
- Toušek, V., Novák, V. 2009. Jihlava the centre of the Vysočina Region and foreign investments. *Acta Universitatis Palckianae Olomucensis Facultas Rerum Naturalium, Geographica* 40 (1), 4566.
- další BP a DP z Katedry geografie UPOL

Vedoucí diplomové práce: **doc. RNDr. Marián Halás, Ph.D.**
Katedra geografie

Datum zadání diplomové práce: **13. února 2015**

Termín odevzdání diplomové práce: **10. dubna 2016**

L.S.

prof. RNDr. Ivo Frébort, CSc., Ph.D.
děkan

doc. RNDr. Zdeněk Szczyrba, Ph.D.
vedoucí katedry

V Olomouci dne 13. února 2015

Obsah

1 Úvod a cíle práce.....	8
2 Teoretická východiska	9
2.1 Dojíždka	10
2.1.1 Historie dojíždky za prací.....	11
2.1.2 Přehled nejvýznamnějších děl o dojíždce	11
2.2 Migrace	13
2.2.1 Migrační ukazatele	18
2.2.2 Přehled nejvýznamnějších světových děl o migraci.....	18
2.2.3 Přehled nejvýznamnějších českých děl o migraci	19
3 Metodika	21
3.1 Dojíždka za prací a do škol	21
3.2 Vnitřní migrace	22
4 Charakteristika regionu	24
5 Analytická část.....	33
5.1 Dojíždka	33
5.1.1 Dojíždka za prací	33
5.1.2 Dojíždka do škol	37
5.1.2.1 Dojíždka do základních škol.....	37
5.1.2.2 Dojíždka do středních a vysokých škol	39
5.1.3 Dojíždka za prací a do škol mezi centry ORP	42
5.1.3.1 Dojíždka za prací mezi centry ORP.....	42
5.1.3.2 Dojíždka do středních a vysokých škol mezi centry ORP	45
5.2 Vnitřní migrace	48
5.2.1 Přistěhovalí obyvatelé	48
5.2.2 Vystěhovalí obyvatelé	52
5.2.3 Migrace mezi centry ORP	55
5.2.4 Migrační saldo.....	59
5.2.5 Objem migrace	62
6 Závěr	65
7 Summary	66
8 Použité zdroje.....	67

1 Úvod a cíle práce

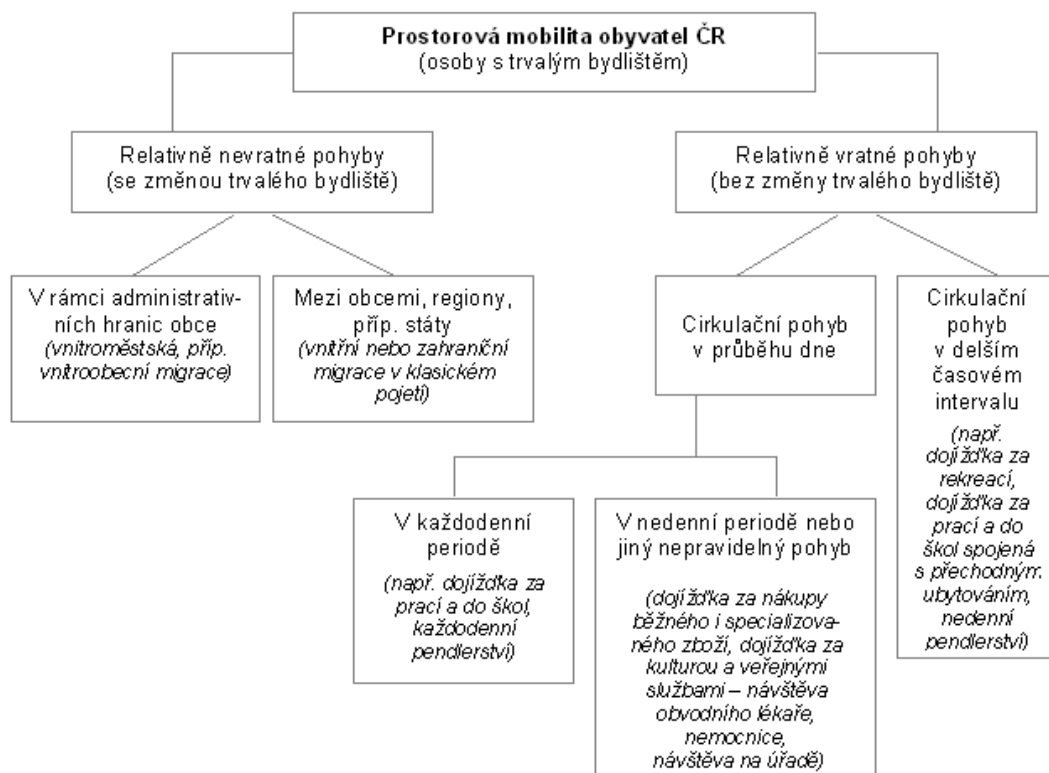
Pod pojmem mobilita obyvatelstva si každý nejspíše představí přesun osob z jednoho bodu do druhého. Pod tímto jednoduchým pojetím se nicméně skrývá více rozdílných typů přesunů osob. Forma mobility obyvatel se dá rozdělit na dva hlavní typy, a to pravidelnou, dojížděkovou, která jak již název napovídá, zohledňuje dopravu za prací a do škol. Další hlavní formou mobility lidí je mobilita jednorázová, migrační, která zachycuje stěhování osob do měst. Tato práce se zaměřuje převážně na tyto dva druhy mobility. Mezi další formy mobility obyvatel patří i volnočasová dojížděka např. za kulturou, sportem, turistikou či obchodem, která se však pravidelně nesleduje, protože má určitá specifika.

Hlavním důvodem pro výběr tohoto tématu byl zájem o detailnější pohled na míru suburbanizace v závislosti na velikosti měst, dostupnosti práce a vzdělání. Data o mobilitě poskytují stěžejní informace, které mapují zvyklosti a potřeby lidí. Z těchto dat lze odvozovat prostorové vazby mezi centry a zázemími. Dalším důvodem je snaha o zjištění, zda na sebe různá centra ORP v Kraji Vysočina v rámci mobility vzájemně působí. Tento kraj je totiž v určitých měřítkách specifický. Najdeme zde rozdrobené venkovské osídlení, města nedosahují takových počtů obyvatel jako v jiných krajích a také při novém administrativním členění krajů k roku 2000 vznikl nově Jihlavský kraj (dnes Kraj Vysočina), který je slepencem několika okresů z okolních krajů. Zároveň se zde nenachází žádné velké fyzicko-geografické překážky. Díky své poloze a s ní související slušnou dopravní dostupností se tento kraj stává lukrativnější pro zaměstnavatele.

Stěžejním cílem této diplomové práce je vyhodnocení prostorových vzorců všech forem a směrů mobility obyvatelstva na území Kraje Vysočina. Seznámíme se s nodálními (do center) toky mobility a s toky mezi centry Kraje Vysočina. Dílčím úmyslem je také potvrzení korektnosti administrativních hranic a vyhodnocení růstových typů obcí v kraji a jejich vztah k hlavním migračním proudům. Mimo jiné se bude také porovnávat časový vývoj migračních typů mobility. V neposlední řadě se bude sledovat potvrzení komplementárnosti dojížděk za prací a do škol. Podrobnější popis výše zmíněných cílů je dále rozebrán v této práci.

2 Teoretická východiska

Tato práce se zabývá prostorovou mobilitou. Členění mobility je znázorněno v příloženém obrázku 1. Mobilita se dělí na jednorázovou a opakovanou, přičemž při jednorázovém stěhování mluvíme o migraci. Ta bývá buď v rámci administrativních hranic obce, nebo mezi obcemi, regiony, příp. státy. V případě periodické mobility se jedná o různé druhy dojížděky, která může být každodenní nebo nepravidelná v průběhu dne či v delším časovém intervalu.



Obr. 1 Dělení prostorové mobility

(zdroj: ČSÚ, 2004)

Na pomezí dojížděky za prací a migrací se nachází dočasná změna pobytu neboli sezónní migrace, kterou Toušek et al. (2008) definuje jako změnu bydliště na určitý vymezený čas (dočasný pobyt), ale místo trvalého pobytu se nemění. Posledním typem mobility je pak nepravidelný dočasný pohyb obyvatelstva (turbulence), při kterém se jedná o cestovní ruch a rekreaci, služby, nákup, sport, obchodní a služební cesty aj.

Při analýze dojížděky je třeba vycházet i ze širšího pohledu prostorové mobility. Do konceptu prostorového pohybu obyvatel je vhodné připočíst i přirozený pohyb, tím

se rozumí natalita a mortalita, a socioekonomický pohyb (změna sociální vrstvy či ekonomické postavení). Důvodem je vzájemná provázanost všech druhů pohybů. Např. migraci mladých lidí z venkovského prostředí do měst doprovází obvykle změna zaměstnání a také přechod na jiný reprodukční režim chování (ČSÚ, 2004).

2.1 Dojíždka

Dojíždkou se rozumí pravidelný typ mobility. Toušek et al. (2005) uvádí, že dojíždkou chápeme stav, kdy překročíme administrativní hranici trvalého bydliště. Hlavním důvodem je nerovnoměrné rozprostření pracujícího, resp. studujícího obyvatelstva a pracovních příležitostí či škol. Dojíždka za prací se používá v řadě regionálních studií, jelikož se významně podílí na formování prostorových vazeb v sídelním systému. Jako parametr je dojíždka v geografii hojně využívána, protože má přesně daná data, účastní se jí velká část populace a data jsou pravidelně sledována. Dle Zycha (2012) lze mimo denní dojíždky zohlednit i sezónní dojíždku probíhající v určitých ročních obdobích, např. v létě v zemědělství nebo v zimě v horských destinacích. Tento druh dojíždky se započítává do celkové dojíždky za prací a nejen proto bývá denní dojíždka nižší.

Díky dojíždce máme přehled o centrech a jejich zázemí. Menší obce disponují zdroji pracovních sil a studentů pro města, která nabízejí více pracovních i studijních příležitostí (ČSÚ, 2004). Podle Peška (2012) je cílem současného sledování dojíždky zejména stanovení pracovních center, vymezení jejich spádových území a určení pracovních regionů. Můžeme určovat intenzitu prostorových vazeb center a také mezi okolními regiony. Zároveň nám dojíždka pomáhá vymezit regionalizaci daného území i sociogeografickou charakteristiku.

Dle Zycha (2012) došlo po roce 1993 k nárůstu individuální automobilové dopravy a k menším pracovním příležitostem na venkově. Díky tomu se zvýšila také dojíždka za prací, dojíždkové vzdálenosti a zejména se zlepšila dopravní infrastruktura v městských regionech. Dojíždka v posledních letech hraje velkou roli i v územním plánování, při rozvoji dopravní infrastruktury, při realizaci developerských projektů a také na pracovním trhu.

2.1.1 Historie dojížd'ky za prací

Zych (2012) uvádí, že současná dojížd'ka představuje pouze přepravu pomocí motorizovaných dopravních prostředků. Nebylo tomu tak ale vždy. Do první poloviny 20. století zahrnovala dojížd'ka i docházku, která musela trvat minimálně 30 minut či dojížd'ku na kole. Naproti tomu Špoková (2007) tvrdí, že studie věnující se dojížd'ce za prací v Československu se do roku 1961 získávaly výhradně z anketárních šetření, která organizovaly regionální plánovací instituce.

Od roku 1961 začalo pravidelné Sčítání lidu, domů a bytů. Dle ČSÚ (2004) se v minulosti kladl velký důraz na sledování dojížd'ky, jelikož měla velký význam v centrálním plánování. Po roce 1989 nastal volný pohyb pracovních sil bez vlivu dřívějších administrativně omezujících opatření. Z určitého pohledu mohly detailní informace o pohybu pracovních sil ztratit svůj význam. To se ovšem nestalo, jelikož i nadále je dojížd'ka důležitý zdroj informací o směrových i strukturálních charakteristikách dojížd'kových proudů, na jejichž základech je možné sestavit strukturu pracovních příležitostí v potřebném územním detailu obcí, měst a mikroregionů.

Údaje o dojížd'ce za prací se rovněž zjišťují v pravidelných čtvrtletních šetřeních výběrových pracovních sil prováděných Českým statistickým úřadem. Tyto údaje jsou v okresech pravidelně sledovány od prosince 1992. Výsledky šetření mohou naznačit trendy v nárůstu dojížd'ky za prací ze suburbií do center.

2.1.2 Přehled nejvýznamnějších děl o dojížd'ce

Tato kapitola je inspirována dle bakalářské práce Špoková (2007).

Odborníci, zejména urbanisté, ale i geografové, se věnují problematice dojížd'ky za prací již desítky let. První výzkumy se prováděly ve 20. letech minulého století Ústavem pro stavbu měst. Po druhé světové válce se tímto problémem zabývali pracovníci Zemského studijního a plánovacího ústavu v Brně. Na základě anketárního šetření zpracoval Šilhán (1946) data o dojížd'ce. Na jeho práci navázal Mrkos (1948) publikací *Pohyb obyvatelstva za zaměstnáním do hlavních středisek práce v zemi Moravskoslezské*. Mrkos zároveň vytvořil systém hierarchických stupňů pracovních středisek, jež byly ustanoveny na základě počtu dojíždějících osob za prací.

V druhé polovině 20. století Šilhán pokračoval v projektu, ve kterém zkoumal teorii rozmístění pracovních příležitostí a pracovních sil. Dojížděku rozdělil na nutnou a zbytečnou a také na racionální a neracionální.

Podrobně se dojížděkou za práci začali zabývat při výzkumu regionalizace území Československa na Geografickém ústavu ČSAV v Brně. Tomuto tématu se věnoval především Macka (1962), který definoval dojíždějíciho do místa bydliště a místa pracoviště. Dále popsal hranice mezi denní a nedenní dojížděkou, použitý dopravní prostředek, časové kritérium a vzdálenostní kritérium. Vypracoval i vzdálenost dojížděky do zaměstnání na kartogramu a grafu.

V šedesátých letech 20. století se dojížděkou za práci zabýval Hůrský (1966). Zpracoval dojížděku a vyjížděku do zaměstnání pro muže a ženy na tisíce ekonomicky aktivních obyvatel v Československu. Dále také pro Atlas ČSSR z roku 1966 vytvořil dvě mapy o dojížděce do zaměstnání a vymežil oblasti dojížděky.

Důležitost dojížděky za práci v minulém režimu je dobře znázorněna v práci Mareš (1970). Vytvořil speciální šetření o dojížděce do zaměstnání na základě sčítání kontrolních ústřížků dělnických jízdenek z ČSD a ČSAD z roku 1970. Ze získaných dat byla provedena regionalizace na základě dojížděky obyvatelstva do zaměstnání a zároveň byly vytvořeny tematické mapy dojížděky za práci. Výsledky výzkumu byly použity i do regionalizace průmyslové výroby.

Geografický ústav se v následujících letech soustředil na tvorbu tematických atlasů. V Atlasu ČSR ze sčítání lidu, domů a bytů z roku 1980 a Atlasu obyvatelstva ČSSR se nacházely mapy dojížděky do zaměstnání. Dojížděková střediska byla v této době hierarchicky uspořádána do tří kategorií na základě počtu obsazených pracovních míst. Do prvního řádu spadaly obce, které měly alespoň 15 tisíc obsazených pracovních míst. Střediska druhého řádu byly obce s 5 až 15 tisíci obsazenými pracovními místy. Střediska třetího řádu měly 2,5 až 5 tisíc obsazených pracovních míst. Na atlasech spolupracovali Řehák, Richter a Maryáš (1987).

Řehák (1988) kartograficky zpracoval dojížděku na základě Sčítání lidu, domů a bytů z roku 1980. Popsal závislost vymezených dojížděkových regionů mezi územním rozsahem a velikostí jejich jader. Definoval závislost jader regionů na svém zázemí z hlediska pokrytí pracovních míst v centru a také ustanovil vazbu tohoto centra a zázemí z hlediska dojížděky za práci.

Po ukončení činnosti geografického ústavu AV ČR v roce 1993 došlo ke zmenšení počtu vědeckých pracovníků studujících problematiku dojížděku za práci.

Tou se pak začala zabývat zejména univerzitní pracoviště, např. členové Katedry ekonomické a regionální geografie Univerzity Karlovy v Praze (Haml, Kühnl). Výzkumy se prováděly na mikroregionální úrovni. Mimo dojížděky za prací analyzovali Hampl, Ježek, Kühnl, Gardavský či Müller také související otázky regionalizace, centrality měst a řízení malých oblastí. Dojížděkou za prací z hlediska sídelních systémů v rámci prostorové mobility obyvatelstva se zabýval na přelomu tisíciletí Čermák (2005).

Zároveň na toto téma publikovala i Masarykova univerzita v Brně a Univerzita Palackého v Olomouci. Mezi hlavní autory poslední doby patří Krejčí, Toušek, Baštová, Tonev a Fňukal.

Státní ústav pro územní plánování (Terplan) v Praze se věnoval otázkám dojížděky za prací. Tato instituce vytvořila v rámci regionální politiky a politiky zaměstnanosti mikroregiony na základě regionalizace ČR dle dojížděky za prací. Jeho působnost byla od 60. let minulého století do roku 2003. Mezi hlavní aktéry patřili Andrlé a Pojer.

Mezi zahraniční autory zabývající se studiem dojížděky za prací patří např. Poláci Kosiński (1967), Gawryszewski (1974) a Masiewicz (1980), Rusové Chorev, Smolina a Višněvskij (1970) či Američan Berry (1972) a další.

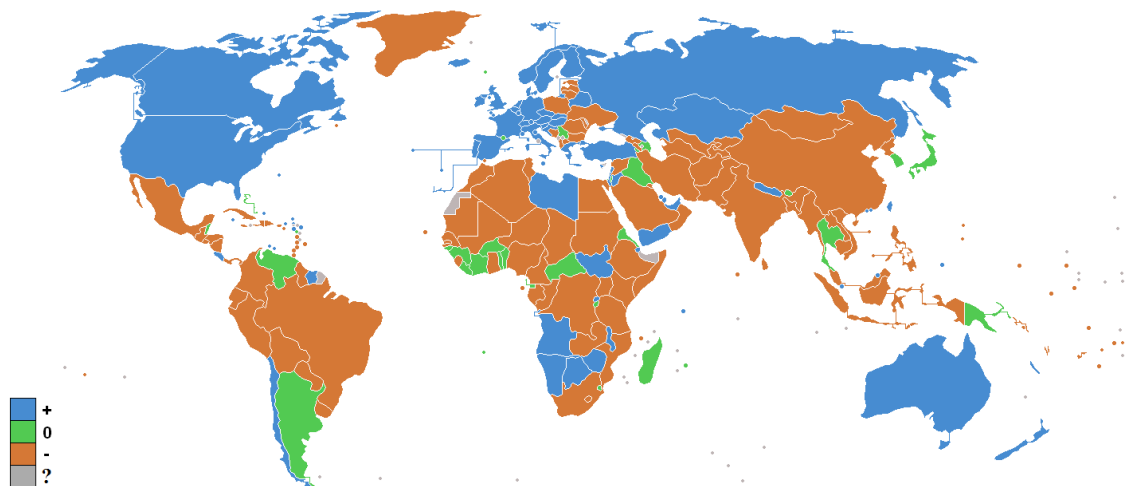
2.2 Migrace

Jedná se o jednu z nejstarších činností člověka. Už v pravěku se první lidé přesunovali za zvířaty, která lovili. Lidé se po celou dobu své existence stěhovali v rámci geografického prostoru na různě dlouhé vzdálenosti. Dle Stojanova et al. (2006) v 90. letech 20. století bydlelo více než 2 % obyvatelstva mimo svoji zemi původu. Zároveň se v dnešní době těžko najde národ, který by nebyl migrací zasažen. Logicky se do migrace nezapočítává dojížděka za prací či studiem, turismus nebo nomadismus.

Migraci lze definovat dle Ministerstva vnitra České republiky (2015) jako přesun jednotlivců i skupin v prostoru. S ekonomickým rozvojem se intenzita migrace zvyšuje. Podle Meta (2013) se o migraci jedná, jestliže se stěhujeme v rámci jednoho politicko-územního celku (*vnitřní migrace*) nebo překročíme jeho hranice (*mezinárodní migrace*). Dle Touška et al. (2008) vnitřní migraci lze dobře statisticky zdokumentovat v hlášení o stěhování, zatímco sledování mezinárodní migrace bývá často

problematictější. V rámci vnitřní migrace je vždy počet vystěhovalých a přistěhovalých totožný. Tato data ovšem nemusí být shodná s počtem migrantů, jelikož se během sledovaného období mohou lidé vícekrát vystěhovat resp. přistěhovat. Z pohledu státu pak mluvíme o *emigraci* neboli vystěhování a *imigraci* neboli přistěhování. OSN definuje migranta jako člověka, který změní místo pobytu překročením mezinárodně uznávaných hranic na dobu delší než jeden rok.

Obrázek č. 2 ukazuje hodnoty migračního salda z roku 2014. Cílové země bývají zpravidla ekonomicky a sociálně vyspělé státy. Patří sem západní a střední Evropa, severní Amerika, Rusko, Austrálie a Nový Zéland. Dále se sem řadí země, které jsou ekonomicky na vzestupu (Kazachstán, Chile aj.). Emigranti se rekrutují z ekonomicky slabých, politicky nestabilních a rozvojových států.



Obr. 2 Migrační saldo k roku 2014

(zdroj: Wikipedia, 2015)

V průběhu roku 2015 vznikla utečenecká krize v Evropě. Za touto krizí stojí politicky nestabilní situace na blízkém východě (rozpínavost Islámského státu), občanská válka v Sýrii a špatné životní podmínky v severní Africe. Cílovými zeměmi jsou vyspělé evropské státy, kde se imigranti pokoušejí získat azyl. Zejména se jedná o Německo, Francii, Spojené království, Itálii, Rakousko a Švédsko. Dle Eurostat (2016) celkový počet migrantů za rok 2015 přesáhl 1,25 mil osob, které v evropských státech oficiálně zažádaly o azyl.

Dalším pojmem je *cizinec*, který Web pro podporu výuky geografie (2013) definuje jako osobu bez státního občanství daného státu. *Ilegální imigrant* je pak osoba,

jejíž pobyt není schválen vládou hostitelské země. *Gastarbeitr* se nazývá občan jiného státu, který vycestuje do ciziny za účelem práce.

V migraci se také setkáváme s *faktory push a pull*. Rejšková (2009) uvádí, že push faktory nutí migranty opustit svoji vlast a pull faktory je přitahují do nové země. Mezi push faktory patří nízká životní úroveň, nedostatek ekonomických a pracovních příležitostí, znečištěné životní prostředí, politická represe, přírodní rizika a katastrofy nebo válečné konflikty. Do pull faktorů se pak řadí ekonomická prosperita, lepší pracovní příležitosti, politické svobody a přítomnost příbuzných, přátel nebo lidí ze stejné komunity. Dříve u migrantů rozhodovaly více push faktory, v dnešní době je kladen větší důraz při rozhodování o migraci na pull faktory.

Související pojem je i odliv mozků (brain drain) a příliv mozků (brain gain). Rejšková (2009) odliv mozků vysvětluje jako odchod kvalifikovaných jedinců za lepšími podmínkami. Důvodem bývá nedostatek příležitostí v dané lokalitě. Rozvinuté země se snaží přilákat odborníky z rozvojových zemí pomocí speciálních programů. Nejlépe se daří imigranty nalákat v USA (např. v Silicon Valley pracuje spousta Indů a Číňanů) a Austrálii. Rozvojové země však přichází o odborníky. Nejvíce je tento problém patrný ve zdravotnictví. Nadměrný odchod zdravotnického personálu může v Africe a Asii způsobit katastrofu. Zároveň, jak uvádí Toušek et al. (2008), se nejčastěji stěhují mladí lidé v produktivním a reprodukčním věku, což vede ke stárnutí populace. Na druhou stranu někdy bývá pro rozvojové státy tento proces přínosný, jelikož často se lidé navracejí s know how a pomáhají tak rozvoji svojí mateřské země. Tomuto jevu se odborně říká cirkulární migrace nebo také dle Touška et al. (2008) reemigrace. Jako příklad lze uvést Tchaj-wan nebo Jižní Koreu, kam se lidé v 90. letech 20. století vrátili ze Spojených států a v dnešní době jsou z nich státy disponující vyspělými technologiemi. Lze říci, že podobná situace se nachází i u vnitřní migrace.

Dle Meta (2013) se člověk ne vždy rozhodne emigrovat dobrovolně. Velké množství obyvatel se stěhuje kvůli přímému ohrožení svého zdraví či života. V tomto případě mluvíme o nedobrovolné (vynucené) emigraci. V opačné situaci se jedná o dobrovolnou emigraci. V závažných případech pak mohou emigranti získat statut uprchlíka. Mighealthnet (2008) definuje pojem uprchlík jakožto osobu, která se nachází mimo svoji zemi a je z rasových, náboženských, národnostních nebo politických důvodů pronásledována. Kvůli těmto důvodům odmítá ochranu u své země. V České republice je uprchlík označován jako azylant. Azyl může získat pouze osoba z jiného státu. Tento statut se přiděluje pouze ve vymezených případech. V České republice je to

v případě pronásledování pro uplatňování politických práv a svobod a v případě odůvodněného strachu z pronásledování z důvodu rasy, národnosti, náboženství, příslušnosti k určité sociální skupině nebo pro zastávání určitých politických názorů. Azyl zajišťuje ochranu, nediskriminaci a přístup k sociálním právům. U nás uděluje azyl Odbor azylové a migrační politiky Ministerstva vnitra ČR. Azyl zakazuje vrácení uprchlíka do své vlasti, kde mu hrozí nebezpečí. Mimo tyto případy existují dle Webu pro podporu výuky geografie (2013) typy vynucené migrace jako ozbrojené konflikty (Sýrie či Ukrajina), represe státního aparátu, přírodní katastrofy, hladomory a epidemie. Dle Touška et al. (2008) existuje i proces repatriace, při němž je člověk vrácen do země, ze které se násilně nebo dobrovolně vystěhoval.

Dle Meta (2013) bývají však nejrozšířenější typy migrací ekonomické nebo pracovní, při kterých je důvodem migrace snaha zlepšit svou ekonomickou situaci, popř. zabezpečit lepší budoucnost pro svou rodinu. Dalším typem dobrovolné migrace může být stěhování za studiem. Velmi specifický případ této migrace představoval ve 20. století stát Izrael, do kterého imigrovaly vlny židovských obyvatel ze států, kde byli pronásledováni.

Jiný pohled na definici migrace přináší Stojanov et al (2006). Podle něj není žádná definice zcela vystihující. Společný bývá pouze multikulturní přístup. Neoklasická ekonomie popisuje migraci jako rozhodnutí jedince snažícího se maximalizovat své příjmy. Volba takového jedince spočívá na základě porovnání nákladů a eventuálních příjmů, které musí při migraci podstoupit. Základním faktorem je případný rozdíl ve výši mezd a míra nezaměstnanosti v místech určení. Oproti tomu teorie nové ekonomiky migrace sleduje podmínky na různých trzích a nesoustředí se pouze na trh práce. Klade se zde důraz na rozhodování rodiny či komunity, jak by mohli lidé zlepšit svoji ekonomickou situaci či své postavení ve společnosti. Mnohdy se obě teorie doplňují.

K roku 2013 dosáhl počet mezinárodních migrantů 232 mil, což činí 3,2 % světové populace. Vnitřní migrace čítala 740 mil. Z toho vyplývá, že celkem 1 mld. lidí žije mimo svůj domov (Web pro podporu výuky geografie, 2013). Dlouhodobě jsou cílovou zemí imigrantů Spojené státy. Podle Rejškové (2009) se počet migrantů na celém světě mezi lety 1960 a 2005 více než zdvojnásobil. Zajímavostí je, že v dnešní době roste počet migrantek. Dříve emigrovali spíše muži a ženy je následovaly jako svoje partnery. Dnes se většinou migrantky stěhují samy, aby mohly živit svoje rodiny.

Peníze, které zasílá zahraniční pracovník do země svého původu, se nazývají *remittance*. Objem této částky dle Rejškové (2009) činí 300 mld. dolarů. Podle odhadů podporuje jeden člověk pracující v zahraničí čtyři až pět lidí ze své rodiny ve své vlasti. Mezi státy s největší remitencí v absolutních číslech patří Indie, Čína, Mexiko nebo Filipíny. Při přepočtu na HDP se pak jedná o Tádžikistán, Moldavsko, Tongo, Kyrgyzstán a Honduras. Z České republiky nejvíce lidé posílají peníze rodinám na Slovensku, Ukrajině a do Vietnamu. Celková částka remittance u nás tvoří asi 55 mld. Kč.

Dle Ouředníčka (2014) migrace jako součást mobility utváří sociálně-prostorovou diferenciaci České republiky. Celková migrační mobilita se zejména od roku 2002 de facto nemění a vliv na ní má především intenzita mezinárodní migrace. Hodnoty vnitřní migrace mezi obcemi se u nás každoročně pohybují kolem 200 tis. obyvatel. Zároveň Halás, Klapka, Tonev (2016) uvádí, že dominantním prvkem vnitřní migrace je stěhování na regionální či mikroregionální úrovni. V praxi to znamená, že lidé mění své trvalé bydliště na kratší vzdálenosti zejména kvůli zaměstnání, poptávce po vyšší atraktivitě lokality bydlení nebo změnou v rodinném životě. Největší procento migrace mezi regiony se týká oblastí s vyšší mírou nezaměstnanosti. Jelikož se jedná o zásadní rozhodnutí obyvatel, která jsou různě motivována, hůře ale přece se vymezují funkční regiony na migroregionální úrovni.

Kupiszewski et. al (1999) uvádí, že vnitřní migrace se vyznačuje nižším objemem stěhování a v případě České republiky ale i za dob Československa je patrná vysoká stabilita populačního vývoje. Vnitřní migrace v našich podmínkách je ovlivňována zejména velikostí regionů. V důsledku to znamená, že projevy migrace na menším počtu obyvatelstva nejsou tak patrné. Naše největší města (Praha, Brno, Ostrava, Plzeň) mají odliv migrantů. Naopak přilehlé okresy vykazují vyšší počty obyvatel. Tento jev se nazývá suburbanizace a s přibývajícimi lety se tento proces prohlubuje. Počátky suburbanizace u nás se dají datovat od 90. let. S novou možností volného trhu a vyšší koupěschopností obyvatelstva roste příliv lidí do zázemí měst. Dle Ouředníčka (2014) je suburbanizace charakterizována posilováním metropolitních oblastí na úkor neatraktivních lokalit, které vytváří periferie regionů.

2.2.1 Migrační ukazatele

Tato kapitola je inspirována Touškem et al. (2008). Podstatným ukazatelem migračního pohybu je počet osob, které se tohoto pohybu účastní. Z toho vyplývá, že se jedná o součet imigrantů a emigrantů v rámci daného regionu. Tato definice by se dala doplnit o jednotku času. Tomuto ukazateli se jinak říká *hrubá migrace*, případně také *objem migrace*. Dále ji lze členit na *hrubou emigraci* a *hrubou imigraci*. Při analýze vnitřní migrace je vhodné vydělit základní data středním stavem obyvatelstva. Hrubou míru emigrace/imigrace vypočítáme tedy pomocí vzorce:

$$hmi = \frac{I}{S} * 1000 \qquad hmi = \frac{E}{S} * 1000$$

Dalším důležitým indikátorem migrace je *migrační saldo* neboli tzv. *čistá migrace*. Lze ho definovat jako rozdíl mezi počtem imigrantů a emigrantů. Migrační saldo nabývá kladných (převažuje počet imigrantů) nebo záporných hodnot (dominují emigranti). Migrační saldo lze také vyjádřit relativně pomocí vzorce:

$$ms = \frac{I - E}{S} * 1000$$

Pokud vydělíme migrační saldo objemem celkové migrace, získáme index migračního salda. Tento výsledek se pohybuje v rozmezí 0-1 a bývá jedním z ukazatelů efektivnosti migrace. Jeho vzorec je:

$$ims = \frac{MS}{I + E}$$

Lze také použít index mobility (intenzita migračního obratu), což znamená počet všech migrantů na 1000 obyvatel středního stavu. Jeho vzorec je vyjádřen jako:

$$imo = \frac{I + E}{S} * 1000$$

2.2.2 Přehled nejvýznamnějších světových děl o migraci

Tato kapitola je inspirována dle Šitnerové (2012). Téma migrace je v zahraniční odborné literatuře často zkoumáno. Prvním autorem byl Ravenstein (1885), který popisoval stěžejní zákonitosti migrace. Definoval zákon migrace, v němž uvádí, že většina migrantů se pohybuje na krátké vzdálenosti anebo hlavní migrační proudy směřují z venkovských oblastí do průmyslových center. Na jeho práce navázalo v pozdější době mnoho autorů.

Američan Zipf (1946) popsal pravidla zákonitosti intenzity migračních pohybů mezi dvěma územními jednotkami v závislosti na populační velikosti a vzdálenosti. Jeho teorie se stala důležitým prvkem při analýzách mobility obyvatelstva v prostoru.

Dalším autorem, jenž studoval problematiku migrace, byl např. Wolpert (1966). Rozšířil tuto problematiku do širšího kontextu populačního vývoje. Prvním, kdo zkoumal migrační procesy, ve kterých se sledovalo, kdo, odkud, kam, z jakých příčin se stěhuje a jaké má tato činnost následky, se stal Mangalam (1968).

V díle s názvem *Mobility* se Adey (2010) zaměřil na důležitost lidské mobility a její rozlišení od pohybu z bodu A do bodu B. Také analyzoval význam flexibility pro dnešního člověka či odlišné zvyklosti a aktivity jednotlivých společností způsobené jinou možností se pohybovat. Knox (2010) publikoval svou knihu *Places and regions in global context*, což je populárně naučná učebnice humánní geografie. Okrajovým dílem tohoto tématu je publikace *Atlas lidské migrace* od Kinga (2008), ve které detailně popisuje migraci v různých etapách vývoje lidstva.

2.2.3 Přehled nejvýznamnějších českých děl o migraci

U nás se zpočátku problému migrace v odborné literatuře nevěnovala dostatečná pozornost. Na začátku 20. století se však začaly objevovat studie v rámci výzkumu dlouhodobého vývoje populace. Mezi autory této doby patří Boháč (1936), který hodnotil vývoj obyvatelstva na začátku minulého století. Pokračoval Wiendl (1970) a podobným tématem i Korčák (1972). Ten ve svém díle *Populační vývoj Jižních Čech* analyzoval rozvoj tohoto regionu již od konce 19. století. Kühnl (1975) popisoval migraci v širším měřítku a kladl důraz na vliv různě vzdálených a velkých center a migrační intenzitu do nich.

Rokem 1989 začalo u nás vycházet mnoho odborných publikací s geografickou tematikou a také publikace zabývající se migrací. Nové publikace se zabývaly celospolečenskými změnami v revoluční době v kontextu migrace. Z těchto výše popsaných změn těžili autoři odborných článků cílicí na migrační procesy na přelomu 80. a 90. let, např. Čermák (1997). Ten popsal pokles bytové výstavby v rámci celkového poklesu migrační intenzity v České republice na počátku 90. let.

Stejnou problematikou se v 90. letech zabýval Hampl, Müller (1995), kteří se zaměřili na popsání základních funkcí migrací (koncentrační a integrační) a vytvořili migrační regiony na našem území. Bartoňová, Drbohlav (1993) zkoumali migrační

atraktivitu v letech 1961 – 1991. Na základě jejich práce vzniklo členění okresů podle migrační atraktivity. Další tým odborníků na migraci ve složení Kupiszewski, Drbohlav, Rees a Durhamová (1999) analyzoval socioekonomické charakteristiky jako např. hustota zalidnění, ekonomická územní struktura a nezaměstnanost z hlediska migrace na našem území na pozadí evropských trendů. Teorii se zabývali Roubíček (1997) a kolektiv autorů Toušek et al. (2008).

V posledním období je v České republice publikována řada odborných článků a publikací či studií na téma migrace. Toto téma je aktuální i dnes (2016), kdy se nejen Česká republika, ale zejména celá západní Evropa musí potýkat s vlnami imigrantů z Blízkého východu a severní Afriky. Srb se v roce 2005 ve své publikaci zaměřil na motivy migrace a strukturální charakteristiky migrantů v období let 1993 – 2001. Vnitřní migraci na všech úrovních administrativního členění, počínaje obcemi až po celorepublikovou úroveň, popsal Polášek (2005). Kučera (2008) zdokumentoval migraci v Československu a později České republice ve třech etapách od konce 2. světové války do roku 2008.

Velmi zajímavý článek sepsala Vobecká (2010). Ve své práci popisuje hlavní prvky vnitřní migrace, kterými je stěhování město – venkov a jádro – periferie. Na problematiku migrace se totiž podívala z opačné strany. Uvedla tezi, že Češi se neradi stěhují, a odůvodnila ji. Na migraci na Slovensku se ve své práci zaměřila Popjaková (2006 a 2007). Popsala zde historii tamější migrace, její dynamiku, tok a složení migrantů. Čekal (2006) analyzoval migrační studie jihočeského regionu a dojížděku za prací. Územním členěním České republiky na základě aplikací Reillyho prostorového modelu se zabývali Halás a Klapka (2010). Výsledný model porovnávali s regionalizací podle Hampla.

Výhled do budoucnosti nastiňují Srb a Hrušková (2003), kde pesimisticky popisují populační vývojové tendence České republiky do roku 2050. Řešení nalézají v předpokládaném větším počtu imigrantů.

3 Metodika

Kapitola 3 rozebírá postup zpracování získaných dat dojížděky za prací a do škol a také data o migraci do finální mapové podoby.

Pro lepší pochopení pojmů se v této práci používá termín centrum ORP, se kterým se pracuje v tomto případě pro lepší přehlednost a odlišení od správního obvodu ORP. De facto se ale jedná o ORP (obec s rozšířenou působností). Toto není vyložene korektní označení, ale aplikuje se názorněji pro účely této analýzy.

3.1 Dojížděka za prací a do škol

Data použitá pro analytickou část této diplomové práce poskytla katedra geografie Přírodovědecké fakulty Univerzity Palackého v Olomouci. Jedná se o dojížděku do zaměstnání a do škol ze sčítání lidu, domů a bytů, které se uskutečnilo mezi 25. až 26. březnem v roce 2011. Údaje jsou sbírány Českým statistickým úřadem. První sčítání na našem území se uskutečnilo v roce 1961 a od té doby se v cca desetiletých intervalech provádí pravidelně. Při posledním sčítání byla sledována vyjížděka z místa obvyklého pobytu, nikoliv z trvalého pobytu tak, jako tomu bylo v předchozích sčítáních.

Z poskytnutých informací bylo potřeba vykopírovat v programu Microsoft Office Excel 2010 pouze data týkající se Kraje Vysočina, nikoliv celé ČR. Následně se data rozdělila podle centra dojížděky. Jako centrum byl zvolen správní obvod obcí s rozšířenou působností (ORP). Dále se člení na dojížděku do zaměstnání a dojížděku do škol. V případě dojížděky do zaměstnání se porovnávala se složkou ekonomicky aktivních obyvatel (EAO) získaných z Ministerstva práce a sociálních věcí. Dojížděka do škol se rozdělila na žáky základních škol a studenty středních a vysokých škol. V primárních datech ze sčítání byla dojížděka do škol rozdělena pouze dle věku na kategorii 6-14 let a celkem, z čehož se vypočítala kategorie střední a vysoké školy. Žáci základních škol se porovnávali s počty dětí dané obce ve věku 6-14 let. Studenti středních a vysokých škol se poměřovali s počty osob ve věku 15-24 let. Metoda není nevhodnější, ale není k dispozici přesný počet žáků a studentů z jednotlivých obcí.

Podíl dojíždějících do zaměstnání na EAO a dojíždějících do škol na počtu obyvatel v daném věku nebyl počítán pouze do center ORP, ale i mezi těmito centry. Vypočítaná data se v programu Microsoft Office Access 2010 převedla do formátu .dbf.

Tento formát je vhodný pro práci v programu ArcGis od firmy Esri, ve kterém se tvořily všechny mapy. Dojíždka do center se znázorňuje pomocí kartogramu, který se vytvořil pomocí funkce nastavení symbolů – množství – stupňované barvy. Pro zobrazení byla zvolena hranice 10 % dojíždějících a následné kategorie jsou členěny také po 10 %. Avšak ne do každého centra dojíždí každá zvolená kategorie. Výsledky všech center ORP se zobrazují v jedné mapě. Pro porovnání je uveden denní počet a celkový počet dojíždějících do zaměstnání. U škol toto srovnání nebylo možné z důvodu absence dat.

Byla zvolena metoda primárního toku, kdy je brán v potaz pouze nejsilnější proud dojíždějících za prací či do škol do centra. I v případě, že by byl druhý nejsilnější proud jen o několik málo desetin procenta slabší, už se do analýzy nezapočítával. Tato jednoduchá regionalizační metoda je popsána v díle od Nystuen, Dacey z roku 1961 a v české geografii má výhradní použití. Existují však i složitější metody jako například Holmes, Haggett z roku 1977, ve které se za významné toky považují takové, které jsou v pořadí vyšší než pořadí cyklu, jenž prokázal nejvyšší hodnotu koeficientu determinace. Pro takovéto analýzy se dají použít i mnohé další metody.

Dojíždka mezi centry nelze zobrazit kartogramem, ale je vhodnější „paprsková mapa“. Pro zanesení hodnot do mapy ve formě vzdušných linií se použila v ArcMapu funkce Data Management tools – Features – XY to Line. Takto vytvořené liniové shapefile se doplnily podkladovou mapou s pomocí dat ArcČR500, která jsou volně dostupná. Dojíždka do základních škol mezi centry není popisována, jelikož žáci základních škol ve většině případů navštěvují školy v okolí svého bydliště a nedojíždějí do vzdálenějších center ORP.

3.2 Vnitřní migrace

V části tematicky zaměřené na problematiku vnitřní migrace byla data poskytnuta katedrou geografie Přírodovědecké fakulty Univerzity Palackého v Olomouci. Jedná se o údaje o migraci, které se každoročně pravidelně sledují. Jelikož databáze obsahuje kompletní přehled všech stěhování v rámci České republiky, bylo potřeba údaje opět zjednodušit pouze na Vysočinu. V tomto případě však nešlo pracovat pomocí filtrů v programu Microsoft Office Excel 2010. Byla tedy zvolena metoda, při které se připojila celá tabulka ve formátu .dbf k připravenému shapefile.

Pro převod do .dbf byl opět použit program Microsoft Office Access 2010. Shapefile obcí byl již dříve upraven katedrou tak, aby splňoval specifické podmínky

potřeb pro data o migraci použítá v této práci. Postupem času se totiž administrativní hranice upravují a není tak možné korektní srovnání v průběhu času. Z toho důvodu se používají právě tyto upravené polygony obcí.

Jelikož se sledované území upravovalo až v programu ArcGis od firmy Esri, data o migraci obsahují všechny přistěhovalé obyvatele z celé České republiky do Kraje Vysočina a naopak všichni vystěhovalí z tohoto kraje míří kamkoliv po naší zemi. Z toho vyplývá, že se nejedná pouze o toky na sledovaném území jako v případě dojížděky, ale o celkový pohyb obyvatel v rámci Kraje Vysočina.

Toky, ve kterých je vidět pohyb uvnitř Vysočiny, jsou pak sledovány při analýze migrace mezi centry ORP, kde se aplikovala opět „paprsková mapa“ se stejným postupem, jak je výše uvedeno. Tato analýza je pak doplněna o migrační saldo a objem migrace, které se počítají pomocí vzorců uvedených v teoretické části této práce.

Analyzovaná data, se kterými se pracuje v této části, jsou převáděná na podíl počtu obyvatel v obcích k roku 1991 a také 2001, kdy proběhlo sčítání lidu. Pro potřeby použitých kartogramů jsou použity přepočítávané hodnoty, nikoliv absolutní, a to z důvodu srovnání.

Jednotlivé mapové výstupy jsou v analytické části porovnávány a hodnoceny.

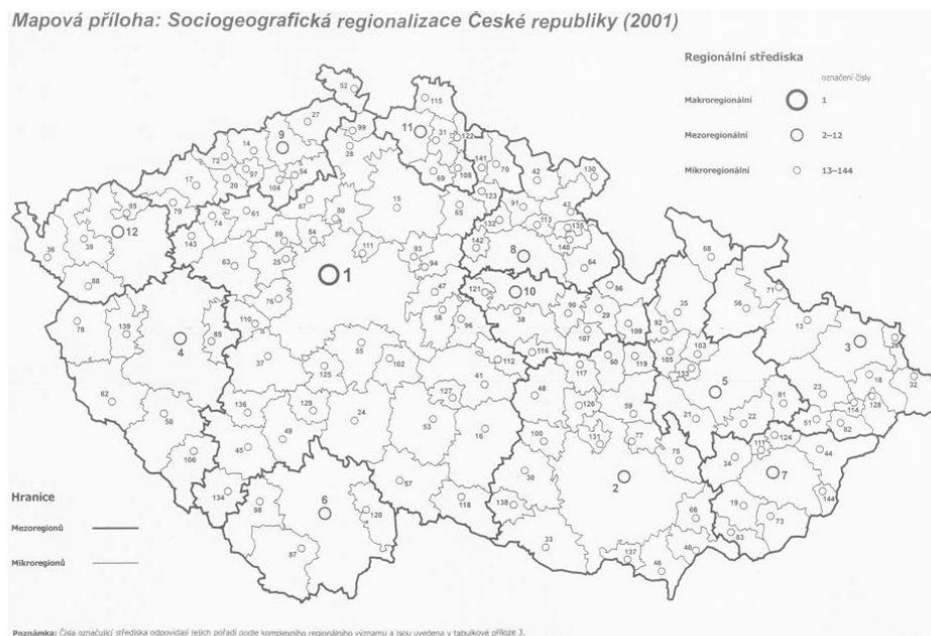
4 Charakteristika regionu

Při náhledu na problematiku Jihlavy, jakožto malého krajského města je potřeba zohlednit naprosto zásadní fakt. Jihlava patřila k významným a velkým městům nejen v zemích Koruny české, ale zejména byla důležitým městem v oblasti Českomoravské vrchoviny. Již od dob Přemyslovců s prvním nálezem stříbra se v Jihlavě usadila a postupně rozrůstala početná menšina německých přistěhovalců. Toto etnikum vytvořilo na tomto území tzv. jihlavský jazykový ostrov. Táhl se v pásu mezi Havlíčkovým Brodem a Příbyslaví směrem přes Jihlavu ke Třešti. Dle Vybíhala (2009) na tomto ostrově v roce 1910 žilo 47 651 obyvatel, z toho bylo 37 869 (79 %) Němců. Na tomto území se nacházely i obce, které měly 100 % německého obyvatelstva. V samotné Jihlavě v roce 1930 žilo 31 028 obyvatel, z toho 12 095 Němců. Velká část Němců byla za 2. sv. války vojensky nasazená a zbytek byl poté odsunut. Tento jev nastal i v pohraničí, ale zde neproběhlo opětovné organizované osidlování, nýbrž pozvolné přirozené. Tato historiky často opomíjená událost se velmi negativně projevila na pomalém tempu růstu Jihlavy, resp. celého Kraje Vysočina. Z toho vyplývá, že početné jihlavsko rázem přišlo téměř o polovinu obyvatelstva. Tento handicap si Jihlava s sebou nese do dnes.

V celé České republice vznikly po předcházejících novelách ústavních zákonů 1. ledna 2000 samosprávné celky nazývané kraje. Kraje získaly názvy, které se používají dodnes, ale některé prošly úpravou. Kraje Vysočina se týkaly dvě úpravy. Z původního názvu Jihlavský kraj se v květnu 2001 upravil název na Vysočinu. Změna na současně používaný název Kraj Vysočina proběhla v červenci 2011 (Wikipedia, 2016). Ve vymezení krajů z roku 1960 spadalo území Kraje Vysočina mezi tři kraje. Okres Havlíčkův Brod patřil do Východočeského kraje, okres Pelhřimov spadl k Jihočeskému kraji a zbývající okresy byly součástí Jihomoravského kraje.

Vznik krajů znamenal pro geografy začátek odborných diskuzí a prací s tématem vymezení krajů. Snad nejvíce kritický byl Hampl (2005), který ve své práci vymezuje Českou republiku na územní celky bez Kraje Vysočina, viz obrázek 3. Předmětem jeho kritiky se stalo členění území i v jiných krajích. V této práci však bude zmíněna pouze část prostoru ležící na území Kraje Vysočina. Hampl (2005) zmiňuje, že Jihlava není dostatečně velká a významná na to, aby se stala krajským městem. Dle jeho metody jako jediná nedosahuje požadované hodnoty metropole. Důvodem je podle něj fakt, že se nachází mezi Prahou a Brnem. Nabízí se otázka, proč téměř stejně velké město

Karlovy Vary může být podle něj bez problému krajským městem. Nemá výhrady ani k tvaru regionu. Dle této studie by část Kraje Vysočina měla dojíždět za některými úřady do 130 km vzdálené Prahy.



M. Hampl, 2005

Obr. 3 Sociogeografická regionalizace České republiky (2001)
(Hampl, 2005)

Opačný názor na existenci Kraje Vysočina přináší práce Krafta, Vančury a Haláse (2014), kde se pomocí dopravních interakcí potvrdila důležitost Jihlavy jako krajského města. Halás (2010) kalkuluje s Jihlavou jako krajským městem, jelikož má ideální polohu v centru kraje a je vzdálená od jiných velkých měst v okolních krajích. Tímto vytváří v prostoru vztahy s okolními městy v Kraji Vysočina a uplatňuje se zde princip hierarchie. Lze říci, že v tomto případě tento kraj splňuje podle Christallerova modelu podmínky samostatného centra.

Toušek, Novák (2009) se detailně zabývali Jihlavou a rozebrali její možnosti být krajským městem z mnoha úhlů pohledu. Zejména v historickém kontextu Jihlava vždy vytvářela dominantní postavení na území Českomoravské vrchoviny. Novému členění krajů předcházela dlouhodobá debata, kde jejím výsledkem bylo postupné profilování Jihlavy jako plnohodnotného krajského města. V této práci kladli důraz na snahy

Jihlavy k posílení ekonomické soběstačnosti v rámci celého kraje. Zejména se tak stalo díky přímým investicím zahraničních firem (Bosch diesel).

Další práce, kde Halás, Klapka a Tonev (2014) sledují periferní oblasti. Zde je patrné, že Kraj Vysočina tvoří okrajové regiony jako ostatní kraje. Ovšem tvar by dle této práce nebyl shodný se současným, jelikož okres Třebíč má větší spádovost k Brnu než do Jihlavy. Jak se nám potvrdí níže, třebíčský okres je v rámci Kraje Vysočina velmi specifický a navíc se nachází na trase dobrého vlakového spojení s Brnem. Kraft, Blažek (2012) aplikovali na vymezené správní obvody ORP Reillyho model, který vykázal vysokou shodu v dojížděce za prací s administrativními hranicemi. Malou vazbu na centra podle nich vykázaly obce na hranicích Kraje Vysočina, které mnohdy mají dojížděkové vztahy za prací mimo kraj.

Celkově lze říci, že Kraj Vysočina má podle autorky své opodstatnění, jelikož vykazuje všechny známky kraje. Pouze nižší počet obyvatel Jihlavy tento kraj trochu znevýhodňuje, ale lze se domnívat, že tento fakt je pouze dočasný. Samostatným krajem je totiž pouze krátce a bude chvíli trvat, než se postaví na vlastní nohy. Má však velký potenciál stát se plnohodnotným a prosperujícím krajem.

Kraj Vysočina se nachází ve středu České republiky a jeho hranice netvoří státní hranici. Prochází tudíž historická zemská hranice mezi Čechami a Moravou. Sousedí na západě s Jihočeským krajem a Středočeským krajem, na severu s Pardubickým krajem a na východě s Jihomoravským krajem. Tento kraj leží mezi největšími českými městy, Prahou a Brnem. Svoji rozlohou zaujímá pátou pozici v rámci administrativního členění ČR. Dle ČSÚ (2015) činí rozloha kraje Vysočina téměř 6 800 km² a žije zde k 1. 1. 2015 509 895 obyvatel. Z toho vyplývá, že hustota zalidnění se rovná 75 obyvatel/km². Při porovnání s Českou republikou, která má tuto hustotu 133 obyvatel/km², je zalidnění téměř o polovinu nižší.

Společně s Jihomoravským krajem vytváří region soudržnosti (NUTS 2) Jihovýchod. Kraj Vysočina se člení na 5 okresů (Havlíčkův Brod, Jihlava, Pelhřimov, Třebíč, Žďár nad Sázavou), dále na 15 správních obvodů obcí s rozšířenou působností neboli ORP (Bystřice nad Pernštejnem, Havlíčkův Brod, Humpolec, Chotěboř, Jihlava, Moravské Budějovice, Náměšť nad Oslavou, Nové Město na Moravě, Pacov, Pelhřimov, Světlá nad Sázavou, Telč, Třebíč, Velké Meziříčí, Žďár nad Sázavou), na 26 obvodů pověřených obecních úřadů neboli POÚ a 704 obcí. Dle ČSÚ (2015) má průměrná obec na Vysočině 725 obyvatel, což je nejméně ze všech krajů v ČR. Lze se domnívat, že tento fakt je způsoben menším počtem měst (tento status nese 34 obcí)

a větším počtem venkovského osídlení. Navíc typickou obcí Vysočiny je vesnice s méně než 500 obyvateli.

Kraj Vysočina je tedy, co se rozlohy týká, jeden z největších krajů u nás a zároveň je zde nedostatek větších měst; to odpovídá většímu počtu rozdrobeného venkovského osídlení. V takovýchto sídlech se více koncentruje převážně starší obyvatelstvo, jelikož mladí lidé odcházejí spíše do center s větší nabídkou na trhu práce, škol či dalších služeb. Tento fakt potvrzuje i tabulka 1 a 2. Při srovnání věkového složení s ostatními kraji se Vysočina nachází uprostřed. Avšak při pohledu na průměrný věk v okresech je patrné, že průměrný věk stahuje na nižší hodnoty pouze okres Jihlava a Žďár nad Sázavou. Oproti tomu v okrese Pelhřimov dosahuje průměrný věk hodnoty nad celorepublikový průměr a Havlíčkův Brod má shodné vysoké hodnoty jako Královéhradecký a Zlínský kraj. Sledování věkové struktury je pro tuto práci podstatné, jelikož dojíždka do škol je dělena podle věkových skupin. Do základních škol dojíždí věková složka 6-14. Tento údaj je použit, jelikož ve sčítání lidu, domů a bytů je tato kategorie uvedena a v další části této práce se s ní budeme potkávat. Podobnou složkou jsou pak studenti navštěvující střední a vysoké školy, kde je uvedeno věkové rozmezí 15-24. Středoškoláci a vysokoškoláci patří do jedné skupiny, jelikož nejsou dostupná data ze sčítání 2011 zvlášť. Pro analýzu Vysočiny to však není takový problém, jelikož se v tomto kraji nachází pouze dvě Vysoké školy (Vysoká škola polytechnická v Jihlavě a Západomoravská vysoká škola v Třebíči) a pět vyšších odborných škol (Soukromá vyšší odborná škola sociální v Jihlavě, Vyšší odborná škola zdravotnická v Havlíčkově Brodě, Vyšší odborná škola zdravotnická ve Žďáře nad Sázavou, Vyšší odborná škola v Chotěboři, Vyšší odborná škola v Bystřici nad Pernštejnem). Počet středních škol v celém kraji činí 65 a počet základních škol je pak 288 (Školy online, 2016).

V tabulce 1 a 2 je pro srovnání s ostatními územními jednotkami zvolena předproduktivní kategorie. V této skupině jsou zahrnuty děti ve věku 0-14 let. Z tabulky je patrné, že podíl předproduktivní složky na Vysočině činí 14,93 %, což je přibližně průměrná hodnota u nás. Nejvíce dětí se nachází v Středočeském kraji, jelikož se rodiny s dětmi z Prahy stěhují do suburbií a menších měst v blízkosti hlavního města. Oproti tomu nejméně osob v této kategorii se nachází právě v Praze. Rozdíl ale není nijak markantní, hodnoty se od sebe liší pouze o 2,3 %. Pokud se zaměříme na Vysočinu, tak nejpočetněji je tato složka zastoupena v Jihlavě a naopak nejméně v Pelhřimově. Rozdíl mezi nimi činí 1,33 %.

Při pohledu na produktivní složku, ve které se nachází lidé ve věku 15-64 let, se Kraj Vysočina opět nevymyká celorepublikovému průměru. Nejméně početná je tato kategorie v Královéhradeckém kraji a nejpočetnější v Praze. Rozdíl je podobný jako u předproduktivní složky a to 2,35 %. V okresech Vysočiny hodnoty nevybočují z celorepublikového průměru.

Postproduktivní složku tvoří obyvatelé nad 65 let. Vysočina se nachází zhruba v polovině. Nejvíce obyvatel v této kategorii patří do Královéhradeckého kraje a nejméně postproduktivního obyvatelstva se nachází v Středočeském kraji. Rozdíl mezi těmito kraji je 3,07 %, což je nejvíce ze sledovaných složek. Pokud tyto hodnoty srovnáme s okresy na Vysočině, nejvíce tohoto obyvatelstva bydlí na Pelhřimovsku, kde hodnoty přesahují i Královéhradecký kraj, a nejméně v okrese Žďár nad Sázavou.

Tab. 1 Věkové složení v krajích k 31. 12. 2014

	předproduktivní	produktivní	postproduktivní	průměrný věk
Královéhradecký kraj	15,03%	55,88%	29,09%	42,3
Zlínský kraj	14,52%	57,36%	28,12%	42,2
Plzeňský kraj	14,82%	56,90%	28,28%	42,1
Praha	14,49%	58,23%	27,28%	42
Olomoucký kraj	14,93%	57,03%	28,04%	42
Jihočeský kraj	15,20%	56,77%	28,03%	41,9
Vysočina	14,93%	57,36%	27,71%	41,9
Jihomoravský kraj	15,00%	57,39%	27,62%	41,9
Karlovarský kraj	14,86%	57,47%	27,67%	41,8
Moravskoslezský	14,74%	58,00%	27,26%	41,8
Pardubická kraj	15,24%	56,90%	27,86%	41,7
Liberecký kraj	15,65%	56,85%	27,50%	41,4
Ústecký kraj	15,71%	57,34%	26,95%	41,2
Středočeský kraj	16,79%	57,19%	26,02%	40,7

Zdroj: ČSÚ 2015

Tab. 2 Věkové složení v Kraji Vysočina k 31. 12. 2014

	předproduktivní	produktivní	postproduktivní	průměrný věk
Pelhřimov	14,20%	56,37%	29,43%	42,8
Havlíčkův Brod	14,85%	56,56%	28,60%	42,2
Třebíč	14,52%	57,95%	27,53%	41,9
Žďár nad Sázavou	15,24%	57,97%	26,79%	41,4
Jihlava	15,53%	57,44%	27,03%	41

Zdroj: ČSÚ 2015

Vysočinu protíná dálnice D1, čímž získává tento kraj logistickou výhodu. Současně tudy prochází mezinárodní silnice číslo E59, která spojuje Prahu, Vídeň a Záhřeb. Z železničních tratí je nejvýznamnější úsek číslo 250, který protíná Havlíčkův Brod a Brno, a dále úsek mezi Havlíčkovým Brodem a Prahou pod označení 230. Lokální význam pak mají jednokolejné tratě Jihlava – Brno číslo 240 a Havlíčkův Brod – Veselí nad Lužnicí číslo 225 (směr České Budějovice) a menší regionální tratě pro osobní a nákladní dopravu.

Podíl na hrubém domácím produktu v roce 2013 činil zhruba 4% (ČSÚ, 2015). Vysočina tudíž zaostává ve výkonnosti za celorepublikovým průměrem. Průměrná hrubá měsíční mzda v prvním čtvrtletí 2015 dosahovala částky 22 808 Kč, což je nárůst o 3,1% oproti roku 2014. Do celorepublikového průměru nicméně zdaleka nesaáh, jelikož v tomto období byla hrubá měsíční mzda v celé ČR 25 306 Kč.

Největšími zaměstnavateli v okresech Kraje Vysočina zpravidla bývají okresní nemocnice. Dále jsou hojně zastoupeny složky záchranného systému. Vůbec největším zaměstnavatelem v tomto kraji mohou být České dráhy spolu se Správou železniční dopravní cesty. Tato data však nejsou veřejně dostupná. Dle Literáka (2015) v každé místní nemocnici pracuje okolo tisíce zaměstnanců. Mezi největší zaměstnavatele v okrese Havlíčkův Brod patří Futaba Czech zaměstnávající zhruba 500 až 1 000 lidí. Závod vyrábí karoserie motorových vozidel. Druhým významným zaměstnavatelem v tomto okrese je firma GCE Chotěboř vyrábějící kovové konstrukce. Taktéž zde pracuje 500 až 1 000 lidí.

V jihlavském okrese jakožto nejlidnatějším v Kraji Vysočina se přirozeně nacházejí největší zaměstnavatelé. Dle Literáka (2015) je nejvýznamnějším zaměstnavatelem v současnosti Bosch Diesel, který vyrábí příslušenství pro motorová vozidla. Dle Bosch Diesel s.r.o. (2016) závod v Jihlavě vznikl v roce 1993. Ve svém počátku firma vyrábějící dieselové vstříkovací systémy zaměstnávala pouhých 160 lidí. V následujících letech Bosch investoval v Jihlavě stovky milionů eur do vývoje a rozšíření pobočky. V současnosti zde pracuje přes 4 400 zaměstnanců a je tak největším zaměstnavatelem v kraji. Díky působení této firmy na Vysočině se zde zvýšila kupní síla a snížila se nezaměstnanost. Jelikož se jedná o velkého zaměstnavatele, v návaznosti na jeho produkci vzniklo nebo se rozšířilo na Vysočině mnoho firem s touto firmou spolupracujících. Jedná se například o logistické společnosti, kterých se zde nachází velké množství. Je možno, že za vznikem a expanzí zdejšího závodu stojí i výhodná poloha ve středu republiky. Hlavní pobočka ze tří

jihlavských závodů totiž leží v bezprostřední vzdálenosti D1 a je také napojená na železniční trať.

Na automobilový průmysl se zaměřuje i Automotive Lighting, výrobce světel, zaměstnávající 1 500 až 2 000 lidí. V Jihlavě má sídlo rovněž jeden z největších dopravců v Česku ICOM transport s cca 1 800 zaměstnanci. Provozuje nákladní i autobusovou dopravu nejen v tomto kraji (ICOM transport, 2012). Tradičním zaměstnavatelem je stavební firma PSJ Jihlava s 1 300 zaměstnanci (PSJ, 2013). Literák (2015) uvádí i Motorpal výrobce příslušenství pro motorová vozidla, ve kterém pracuje 500 až 1 000 lidí. Stejný počet zaměstnanců mají i Moravské kovárny zabývající se kovožpracujícím průmyslem. Další jihlavskou firmou je Colas CZ s 500 až 1 000 zaměstnanci. Svou činnost zaměřuje na opravy a výstavby komunikací (Evropská databanka, 2015). Obor dřevozpracujícího průmyslu zastupuje firma Kronospan s 600 zaměstnanci (Jihlavský deník, 2012). Větším zaměstnavatelem je dopravně-logistická firma Jipocar, která má také 600 zaměstnanců (Gist, 2010). Největším zpracovatelem mléka v kraji je jihlavská Moravia Lacto, která zaměstnává 250 až 500 obyvatel. V tomto okrese se nacházejí i větší masokombináty. Za zmínku stojí především Kostelecké uzeniny a Krahulík-Masozávod. Oba zaměstnávají 500 až 1 000 lidí (Literák, 2015).

V okrese Pelhřimov je největším zaměstnavatelem Agrostroj Pelhřimov s 1 500 až 2 000 zaměstnanci, který se zabývá výrobou zemědělských strojů. Valeo Compressor Europe vyrábí kompresory do automobilů a pracuje zde 500 až 1 000 lidí. Dřevozpracující družstvo Lukavec zaměstnává také 500 až 1 000 lidí (Literák, 2015). Za zmínku stojí i pelhřimovská firma Spokar vyrábějící kartáče a pracuje zde 500 zaměstnanců (Evropská databanka, 2015).

V třebičském okrese patří mezi největší zaměstnavatele jaderná elektrárna ČEZ JE Dukovany. Zaměstnáno je zde 1 000 až 1 500 osob. Mann + Hummel (CZ) sídlící v Nové Vsi vyrábí filtry pro automobilový průmysl. Práci zde našlo 500 až 1 000 lidí. Firma Fraenkische CZ v Okříškách zabývající se výrobou umělohmotných a kovových komponentů pro průmyslové aplikace a automobilový průmysl zaměstnává 500 až 1 000 lidí. Třebičská OT Energy Services podniká v elektrotechnice a v současné době zde pracuje 500 až 1 000 osob. Pro moravskobudějovickou družstevní jednotu Coop pracuje 500 lidí (Literák, 2015).

V okrese Žďár nad Sázavou má své sídlo druhý největší zaměstnavatel v kraji ŽĎAS. Ve strojírenském a slévárenském průmyslu je díky ŽĎAS zaměstnáno 2 000 až

2 500 lidí. V tomto okrese je zastoupen i těžební průmysl státním podnikem Diamo se sídlem v Dolní Rožince. Těžbou a zpracováním uranu se zde zabývá 500 až 1 000 osob (Literák, 2015). Dle (Evropská databanka, 2015) sídlí v tomto okrese firma Hettich vyrábějící nábytkovou techniku. Zaměstnává 500 až 1 000 lidí. V Novém Městě na Moravě se nachází firma Medin vyrábějící chirurgické nástroje. Pracuje zde asi 500 osob (Literák, 2015). Menším, nicméně celorepublikově známým zaměstnavatelem, je velkomeziříčská firma Alpa. Práci zde našlo 280 lidí (edb.cz na mailu).

Nezaměstnanost v kraji Vysočina se nachází v porovnání s celorepublikovým měřítkem uprostřed. Podíl nezaměstnaných osob činí 5,6 %. Oproti tomu má největší nezaměstnanost v ČR Ústecký kraj s 9,1 %. Naopak nejméně nezaměstnaných osob je v Jihočeském kraji – 4,3 %, jak popisuje tabulka 3. V samotném kraji Vysočina při porovnání nezaměstnanosti okresů je nejvíce nezaměstnaných osob v okrese Třebíč. Zde dosahuje podíl nezaměstnaných osob 7,2 %, což Třebíč řadí v celorepublikovém průměru mezi okresy s velkou nezaměstnaností. Z toho vyplývá, že okres Třebíč výrazně ovlivňuje nezaměstnanost v kraji Vysočina, bez tohoto okresu by se řadila na nižší příčky. Oproti tomu okres Pelhřimov má téměř poloviční nezaměstnanost než okres Třebíč. Zbylé okresy na Vysočině mají podíl nezaměstnaných osob od 5,2 % do 5,9 %, jak ukazuje tabulka 4.

Tab. 3 Nezaměstnanost v krajích k září 2015

pořadí	název kraje	podíl nezaměstnaných osob
1.	Jihočeský kraj	4,30%
2.	Praha	4,40%
3.	Plzeňský kraj	4,40%
4.	Královéhradecký kraj	5,70%
5.	Pardubický kraj	5,70%
6.	Středočeská kraj	5,40%
7.	Vysočina	5,60%
8.	Zlínský kraj	5,70%
9.	Liberecký kraj	6,40%
10.	Olomoucký kraj	6,60%
11.	Jihomoravský kraj	6,70%
12.	Karlovarský kraj	6,70%
13.	Moravskoslezský kraj	8,40%
14.	Ústecký kraj	9,10%

Zdroj: MPSV 2015

Tab. 4 Nezaměstnanost v Kraji Vysočina k září 2015

pořadí	název okresu	podíl nezaměstnaných osob
1.	Pelhřimov	3,70%
2.	Havlíčkův Brod	5,20%
3.	Jihlava	5,20%
4.	Žďár nad Sázavou	5,90%
5.	Třebíč	7,20%

Zdroj: MPSV 2015

5 Analytická část

V této části práce se zaměřím na dojížděku za prací a do škol a dále na vnitřní migraci. Částečným cílem těchto kapitol bude potvrzení správnosti administrativního členění.

5.1 Dojížděka

Tato studie je zaměřená na dva druhy dojížděky. Dojížděku do zaměstnání a dojížděku do škol. Oba druhy spolu úzce souvisí, ale přesto vykazují různé výsledky. Z tohoto důvodu je nutné řešit každou zvlášť.

5.1.1 Dojížděka za prací

V Kraji Vysočina neplatí pro dojížděku za prací žádné fyzickogeografické omezení. Při sledování dojížděky za prací Kraji Vysočina je patrné, že každé sledované centrum dojížděky kolem sebe vytváří spádové oblasti. V tomto případě platí přímá úměra. Čím větší obec s rozšířenou působností, tím větší spádový okruh obcí k sobě přitahuje. Při porovnání celkové a denní dojížděky za prací pokrývá celková dojížděka za prací vícero oblastí a s větší intenzitou než denní. Ovšem difference mezi těmito analýzami nevykazuje velké rozdíly. Analýza obou sledovaných typů dojížděk za prací ukázala, že největší intenzita bývá v bezprostředních blízkostech center. Zjevným faktem je, že obce situované nejbližší k centrům mají lepší předpoklady pro větší intenzitu dojížděky než vzdálenější obce. Mezi hlavní důvody patří krátká časová dostupnost a napojení na městskou hromadnou dopravu. Dalším důvodem může být budování průmyslových center v suburbiích. Tato centra pak díky tomu leží blíže obcím. V Kraji Vysočina se setkáváme se i stavem, kdy obce na hranicích kraje dojížděkově spádují do center mimo Kraj Vysočina. Lze předpokládat, že tento trend bude i opačný a obyvatelé některých obcí z okolních krajů dojíždějí na Vysočinu. Kraj Vysočina nemá jako jeden z mála krajů státní hranici, a proto zde zřejmě není tolik obcí, ze kterých by byla celková i denní dojížděka nízká. V příhraničních krajích bývá totiž časté uplatnění na trhu práce v sousedních zemích.

Přirozeně největší plochu zaujímá oblast kolem krajského města Jihlavy. Dobré pracovní podmínky v Jihlavě mají za následek, že v celkové i denní dojížděce za prací

tato dojíždka přesahuje hranice ORP Jihlava. Je to patrné zejména ve vztahu s obcemi na severu ORP Třebíč a na severovýchodě ORP Telč, viz obrázek 4. Důvodem dojíždky za prací z takto vzdálených obcí do Jihlavy může být dobrá dopravní dostupnost po komunikacích první a druhé třídy.

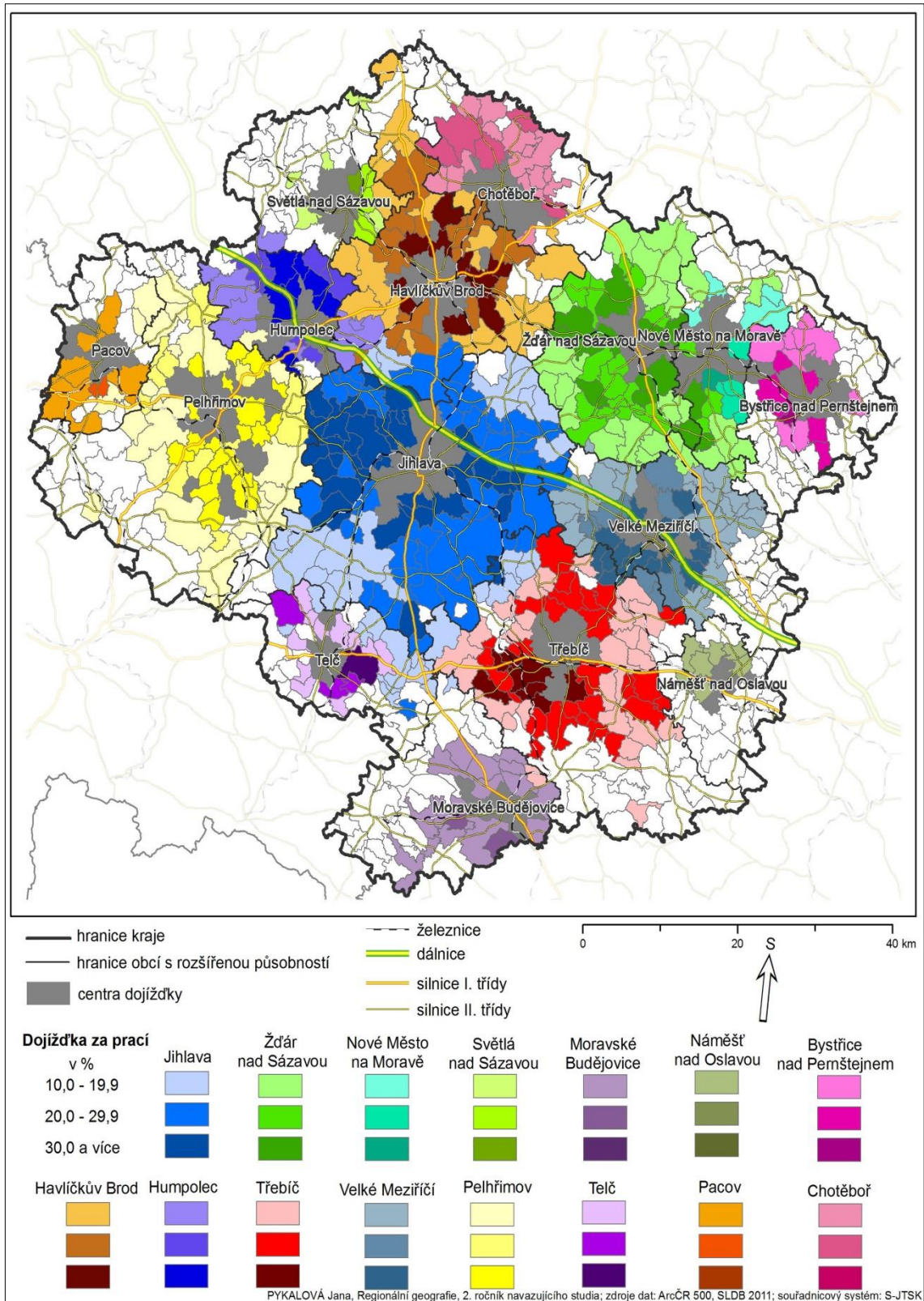
Analýza ukázala zajímavé poměry dojížděk mezi blízkými městy Žďár nad Sázavou a Nové město na Moravě. Většina obcí spadáje právě do Žďáru nad Sázavou, jelikož zde sídlí jeden z největších zaměstnavatelů v kraji žďárské strojírný ŽĎAS (viz výše) a také zde mají výborné dopravní spojení. Výsledkem je fakt, že spádová oblast Žďáru nad Sázavou přesahuje administrativní hranice ORP hluboko na území ORP Nové Město na Moravě.

Světlá nad Sázavou v této studii se jeví jako velmi slabé centrum ORP. V celkové i denní dojíždce za prací k sobě přitahuje velmi málo obcí. Důvodem může být poloha Světlé nad Sázavou v relativní blízkosti sousedního Humpolce a Havlíčkova Brodu. Také lze předpokládat vyjíždku z těchto obcí mimo Kraj Vysočina. Světlá nad Sázavou má nevýhodu, že je menším městem, jelikož zde bydlí pouze přes 6 000 obyvatel, a zároveň zde došlo k velkému útlumu dominantního průmyslového odvětví – sklářství.

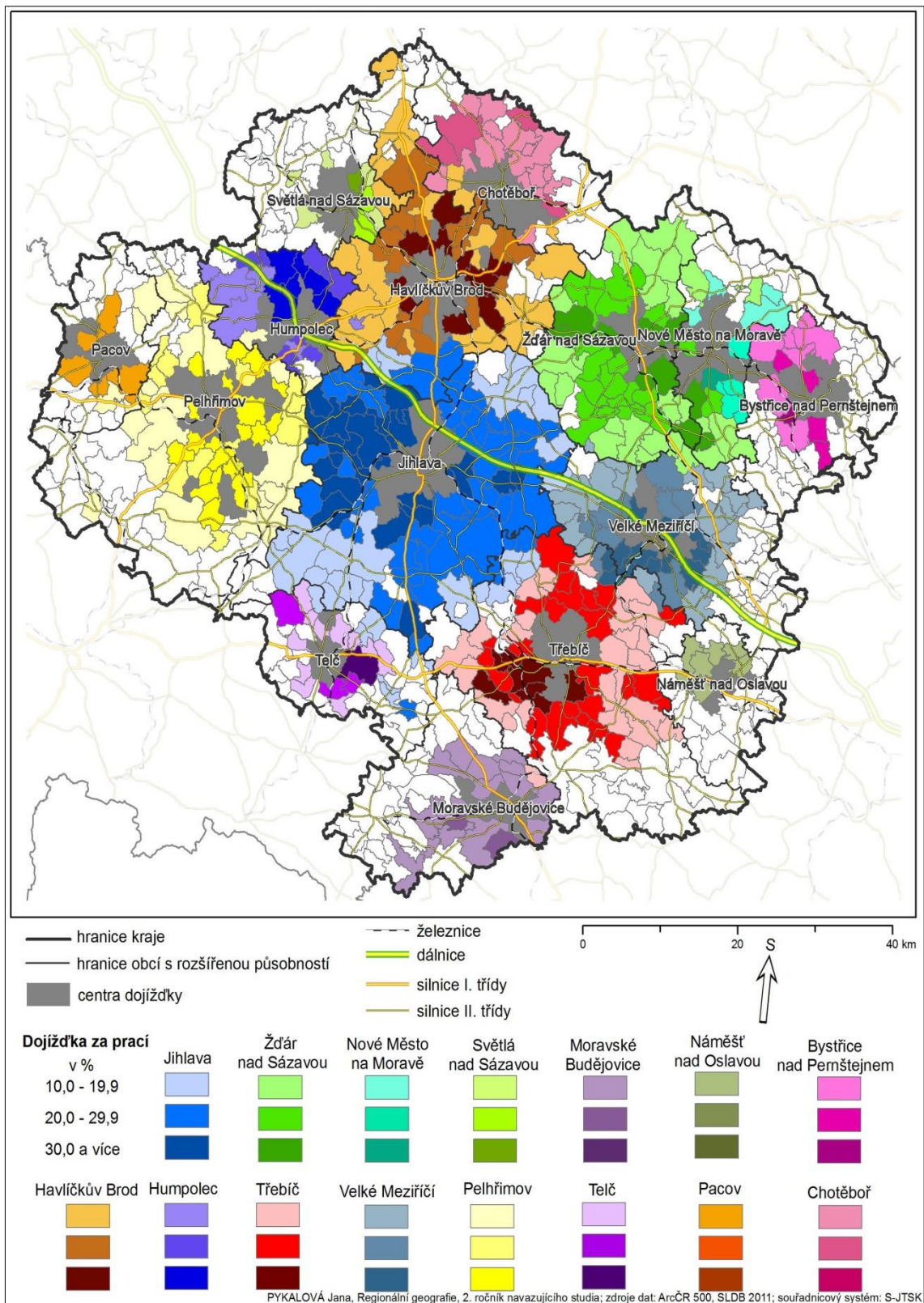
Blízká poloha Brna je patrná na obcích na východě Kraje Vysočina., jelikož do sledovaných center obou dojížděk za prací tyto obce nespádají. Hlavním důvodem může být lepší uplatnění na trhu práce v Brně a také napojení na D1.

V obou mapách dojížděk je možné vidět na jihovýchodě ORP Třebíč větší plochu s hodnotami pod 10 % dojíždky za prací do centra. Lze předpokládat, že za tím může být umístění jaderné elektrárny Dukovany, která patrně k sobě spadáje okolní obce. S podobným jevem se setkáváme na protější straně Kraje Vysočina v ORP Pelhřimov. Jedná se o obce, které leží u hranice s Jihočeským krajem. Důvodem může být fakt, že se nachází v blízkosti větší jihočeská města Jindřichův Hradec nebo Tábor.

Z této analýzy lze konstatovat, že ne vždy odpovídá administrativní členění dojíždce za prací. Je vidět, že situace na trhu práce se v dnešní době neohlíží na vzdálenosti dojíždění.



Obr. 4 Celková dojíždka za prací v Kraji Vysočina k 25. 3. 2011



Obr. 5 Denní dojíždka za prací v Kraji Vysočina k 25. 3. 2011

5.1.2 Dojíždka do škol

Dojíždka do škol se dále dělí podle stupně vzdělání. V České republice rozlišujeme školy na základní, střední a vysoké. V této analýze jsou školy střední a vysoké sloučeny kvůli absenci dat, proto je zde uvedeno pouze dvojí dělení.

5.1.2.1 Dojíždka do základních škol

Při porovnání dojíždky za prací a dojíždky do základních škol je na první pohled patrný rozdíl v celkové dojíždce. Hlavním důvodem bývá dobrá síť rozmístění základních škol po celé České republice. Kraj Vysočina není výjimkou. Jelikož i v menších obcích se často nachází základní škola, není pro žáky nutné dojíždět do vzdálenějšího centra ORP.

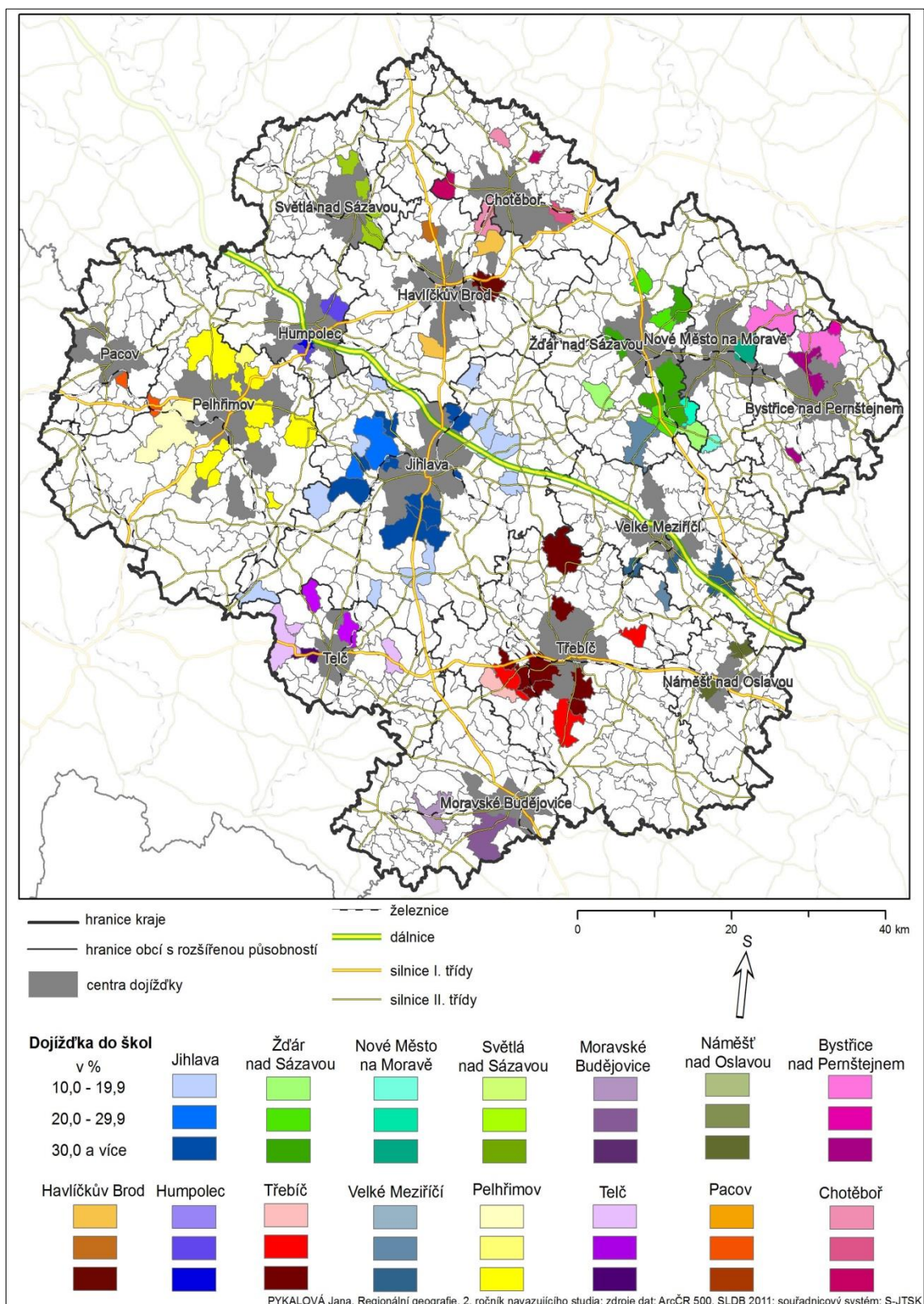
Větší okresní města k sobě přirozeně stahují dojíždějící žáky z bezprostředního okolí. Tyto obce sousedí s centry a tvoří tak většinou souvislé spádové regiony. Z obrázku 6 je patrné, že tyto obce často mívají dobré dopravní napojení.

Ovšem i v tomto případě se najdou v Kraji Vysočina odchylky. Toto se týká obce, která leží na hranici kraje v ORP Jihlava. Jedná se o obec Kaliště, kde víc jak 10 % dětí navštěvuje základní školu v Jihlavě. Přitom vzdálenost z Kaliště do Jihlavy po silnici je cca 31 km. Důvodem nemůže být dojíždka rodičů těchto žáků do Jihlavy za prací, jelikož v již zmíněné analýze dojíždky za prací z Kaliště do Jihlavy nedojíždí ani 10 % obyvatel. Lze se domnívat, že důvodem by mohla být relativně rychlá doprava díky blízké železnici.

Z této analýzy vyplynul další zajímavý prvek v ORP Pelhřimov. Za prvé do Pelhřimova dojíždí mnoho žáků z okolních obcí. Míra intenzity v těchto případech přesahuje hodnoty přes 30 %. Za druhé se zde nachází obec Leskovice, která patří administrativně do ORP Pelhřimov, ale více jak 20 % školou povinných dětí dojíždí do sousedního Pacova. Zajímavé je, že Leskovice neleží příliš daleko od Pelhřimova.

Při pohledu na administrativní členění je vidět, že většina obcí spadá ke svému centru. Ovšem nachází se zde několik výjimek. Bystřice nad Pernštejnem, Velké Meziříčí i Chotěboř k sobě přitahují obce z o okolních ORP. Ve všech třech případech se ale jedná vždy o jednu obec.

Z této analýzy lze potvrdit správnost administrativního členění v Kraji Vysočina.



Obr. 6 Celková dojížděka do základních škol v Kraji Vysočina k 25. 3. 2011

5.1.2.2 Dojíždka do středních a vysokých škol

Analýza zabývající se celkovou dojíždkou do středních a vysokých škol dokázala, že tato dojíždka do center ORP bývá často i z delších vzdáleností. Do celkové dojíždky se počítá v tomto případě jak klasická denní dojíždka, tak dojíždka do internátu a kolejí. Toto je příčinou spádovosti obcí i mimo vlastní administrativní hranice ORP.

Typickým příkladem výše zmíněného jevu se stalo krajské město Jihlava. Jihlava k sobě váže mnoho obcí ve své blízkosti a také obce ze vzdálenějších konců kraje, mnohdy až ze samotné periferie Kraje Vysočina. Příkladem jsou dvě obce z okolí Chotěboře a obce nacházející se v blízkosti Telče. Stejná situace se nachází v Třebíči. I zde spádují obce k Třebíči na delší vzdálenosti. Jedná se o okolí Náměště nad Oslavou, které je dobře dopravně dostupné. Obec ležící západně od Moravských Budějovic nemá již tak kvalitní spojení, přesto více jak 20 % studentů dojíždí z této obce do Třebíče.

Stejně jako v předchozích analýzách (v dojíždce za prací a do základních škol), i zde platí nadřazenost Žďáru nad Sázavou nad Novým městem na Moravě. Do okresního Žďáru nad Sázavou přijíždí mnoho studentů z okolí i z Novoměstska.

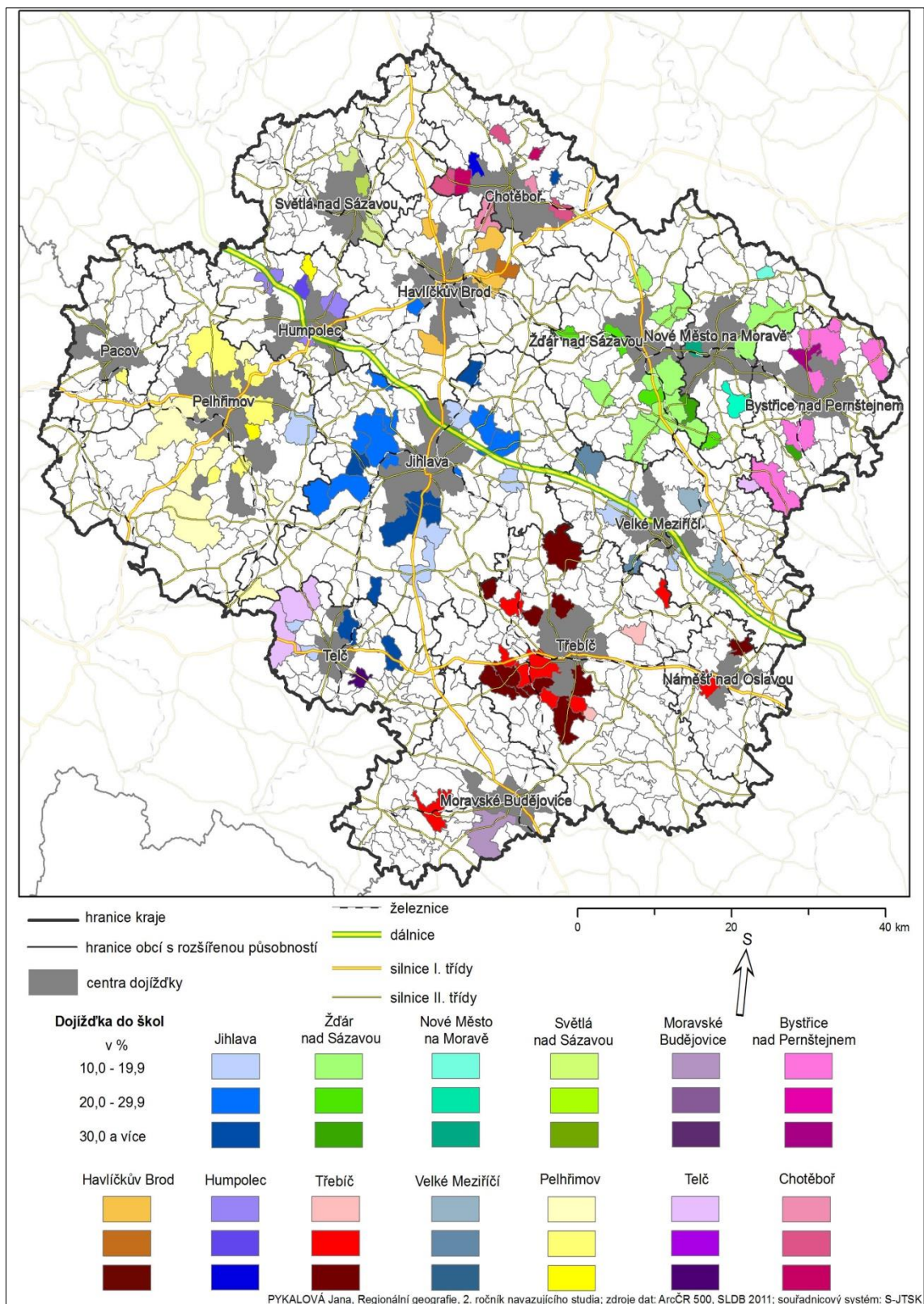
Pelhřimov jako další okresní město k sobě přitahuje stejně jako u dojíždky do základních škol mnoho sousedních obcí. Oproti předchozí analýze už zde může působit na jednotlivou dojíždku do centra ORP několik faktorů. Velkou roli zde pochopitelně hraje samotná velikost jednotlivých okresních měst. Lze zde kalkulovat i s předpokladem, že vliv na dojíždku do středních a vysokých škol může mít působení větších průmyslových firem ve městech. Mnohé firmy totiž spolupracují se školami. Formou grantů a praxe si na nich připravují své budoucí zaměstnance. Toto platí obecně zejména u větších měst.

Protipólem předchozích center ORP jsou města Náměšť nad Oslavou a Pacov, ke kterým naopak nespádují žádné obce. Zároveň z obcí nacházejících se v těchto ORP vyjíždějí studenti mimo hranice do sousedních center ORP. Dá se předpokládat, že zdejší studenti dojíždějí do středních a vysokých škol mimo Kraj Vysočina. V případě Náměště nad Oslavou se může jednat o odliv studentů do Brna, zatímco u Pacova mohou studenti spádovat do blízkých větších měst v Jihočeském a Středočeském kraji.

Zajímavostí dojíždky do středních škol v Kraji Vysočina je obec Radkov ležící na hranici tří ORP (Bystrice nad Pernštejnem, Nové Město na Moravě a Velké

Meziříčí), kde cca 10 % studentů dojíždí do poměrně vzdálené Telče. Jedná se o cestu napříč celým krajem.

Z tohoto šetření již nelze potvrdit správnost administrativního členění Kraje Vysočina, jelikož studenti dojíždějí do škol na velké vzdálenosti.



Obr. 7 Celková dojíždka do středních a vysokých škol v Kraji Vysočina

k 25. 3. 2011

5.1.3 Dojíždka za prací a do škol mezi centry ORP

Tato kapitola rozebírá oba druhy dojíždky mezi jednotlivými centry ORP v Kraji Vysočina.

5.1.3.1 Dojíždka za prací mezi centry ORP

Dojíždka mezi centry ORP by měla splňovat několik podmínek. Menší města obecně spádují do větších nebo platí, že vzdálenost mezi jednotlivými centry zvyšuje intenzitu dojíždky. V této analýze se tyto podmínky potvrzují hned v několika případech. Do krajského města Jihlavy dojíždí lidé za prací téměř ze všech center ORP. Výjimku tvoří pouze centra hůře dostupná a vzdálená.

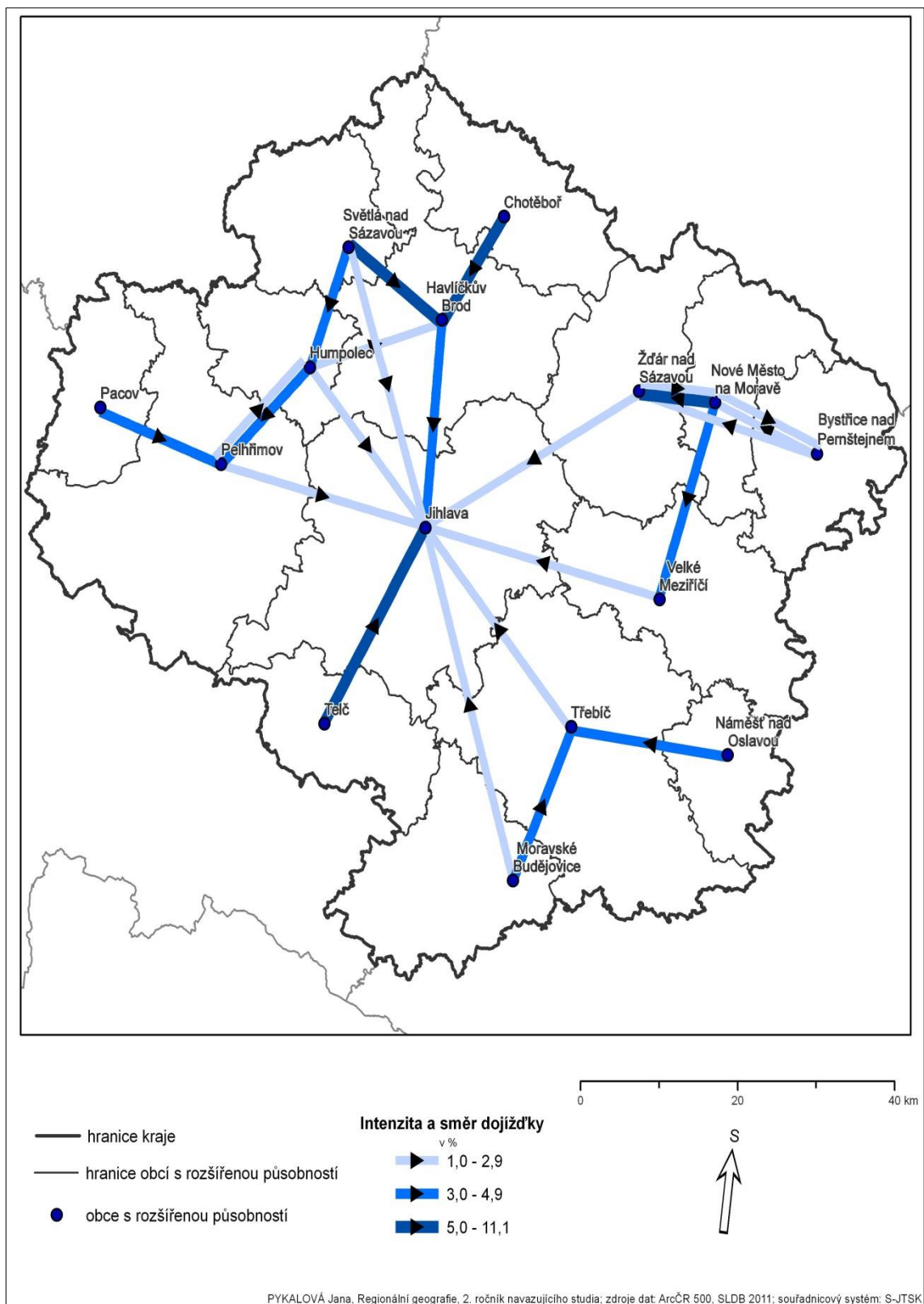
Nejsilnější proud čítá 5 až 11,1 % obyvatel v celkové dojíždce a 5 až 10,3% lidí v denní dojíždce. Do této skupiny patří dojíždka za prací z Nového Města na Moravě do Žďáru nad Sázavou. Opět se zde potvrzuje vzájemná provázanost těchto dvou blízkých měst, současně i nadřazenost Žďáru nad Sázavou nad Novým Městem na Moravě. Havlíčkův Brod k sobě přitahuje dojíždějící za prací z Chotěboře a Světlé nad Sázavou. Takto silný proud má i směr z Telče do Jihlavy.

Oboustranné směry dojížděk jsou patrné mezi Humpolcem a Pelhřimovem, přičemž směr z Humpolce je silnější. Tento jev platí jak v celkové tak v denní dojíždce. Stejně hodnoty intenzity v obou směrech jsou mezi městy Bystřice nad Pernštejnem a Nové Město na Moravě. V denní dojíždce však tento vztah již neplatí.

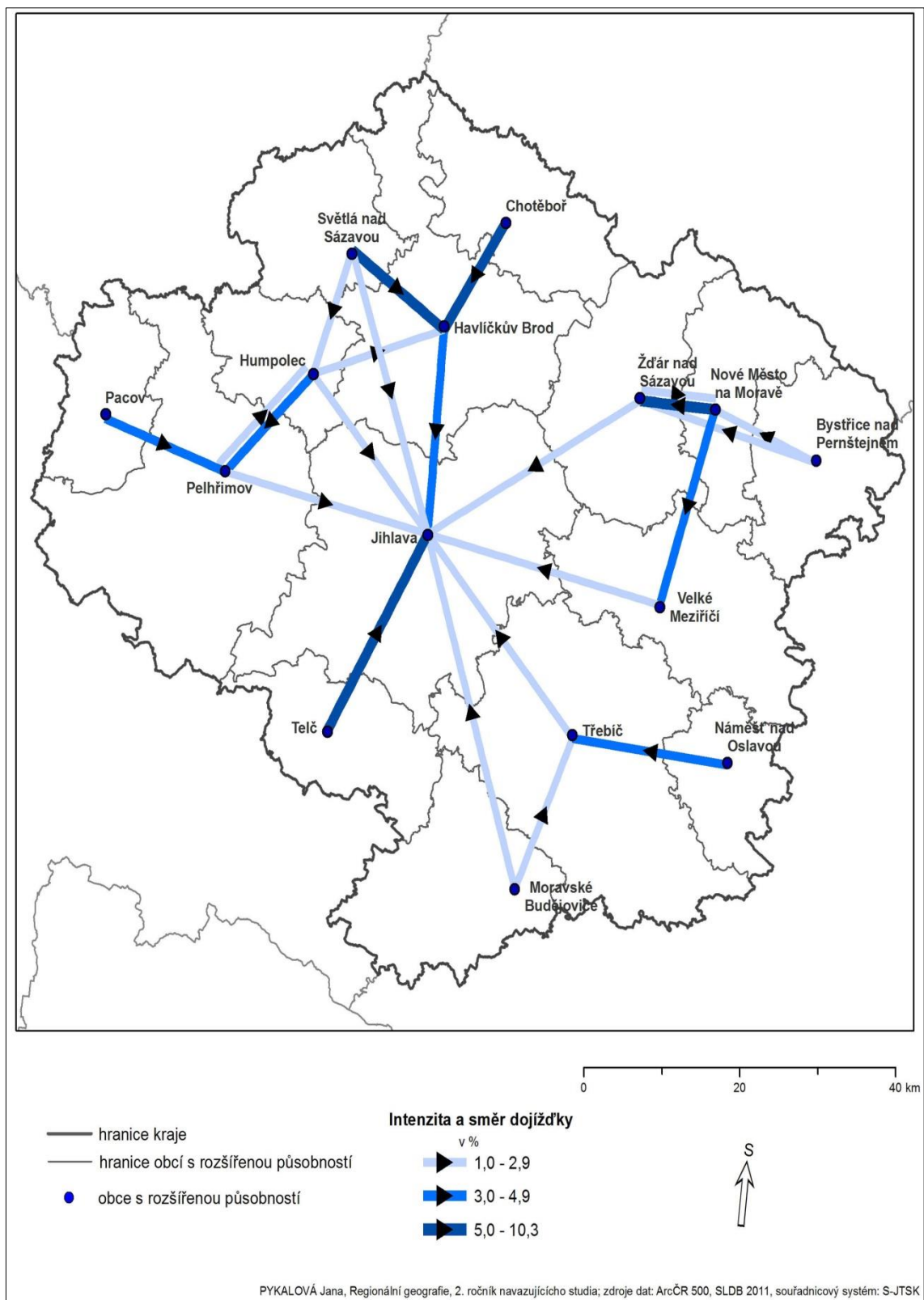
Zvláštní postavení má Žďár nad Sázavou ve svém okrese v případě celkové i denní dojíždky za prací. Z Bystřice nad Pernštejnem totiž dojíždějí pracující do Žďáru nad Sázavou přes sousední ORP Nové Město na Moravě.

Při porovnání obrázku 8 a 9 je vidět nepatrný rozdíl v intenzitě celkové a denní dojíždky ve směru z Moravských Budějovic do Třebíče. V denní dojíždce je nižší.

Největší vzdálenost za dojíždkou za prací překonávají lidé na cestě z Moravských Budějovic do Jihlavy. Tato skutečnost může být důsledkem kvalitní infrastruktury a dopravní obslužnosti.



Obr. 8 Celková dojížd'ka za prací mezi centry v Kraji Vysočina k 25. 3. 2011



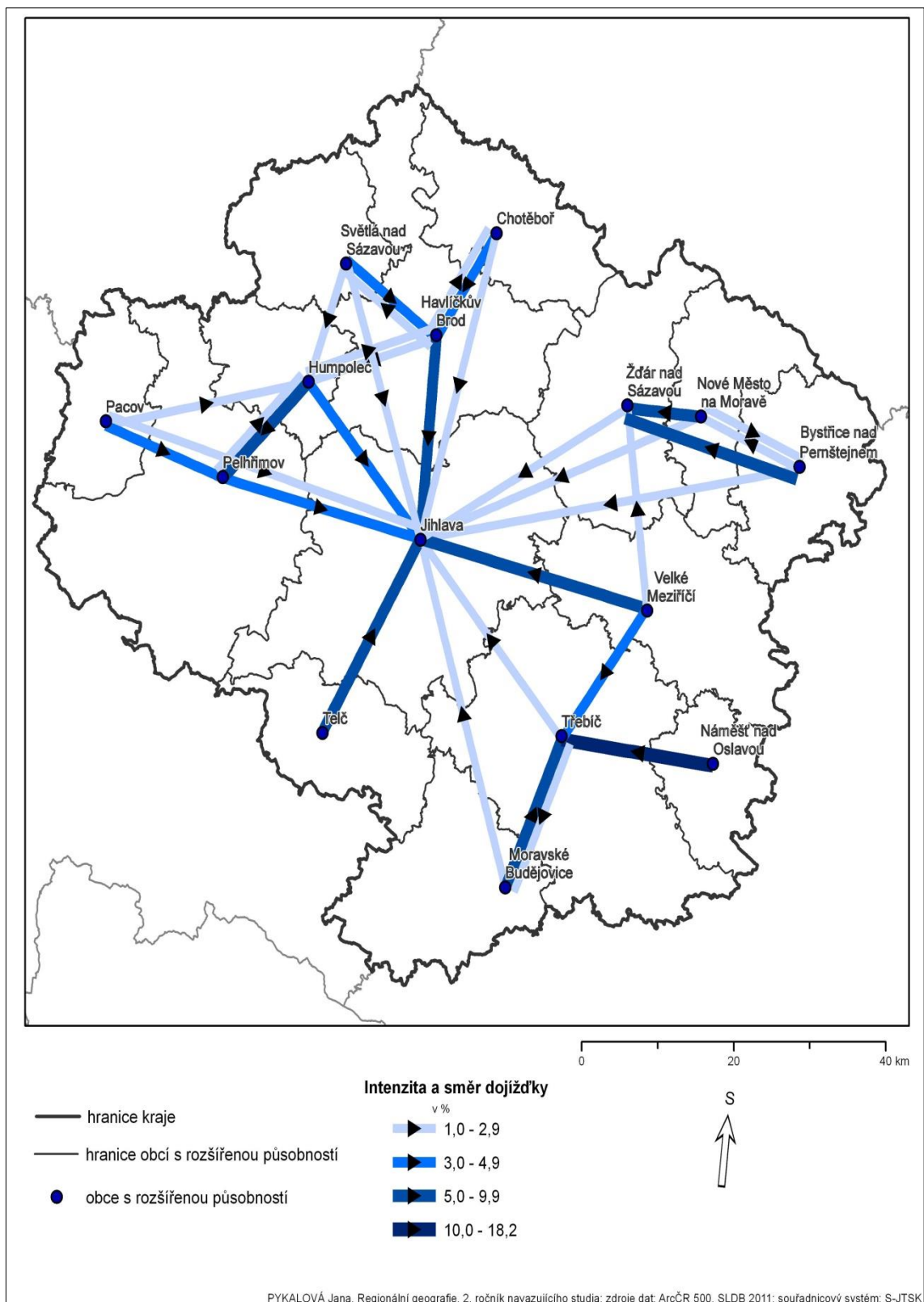
Obr. 9 Denní dojížděka za prací mezi centry v Kraji Vysočina k 25. 3. 2011

5.1.3.2 Dojíždka do středních a vysokých škol mezi centry ORP

V předchozí analýze nespádovala do Jihlavy všechna centra, ale při pohledu na obrázek 10 je vidět, že kromě Náměště nad Oslavou navštěvují školy v Jihlavě studenti ze všech ostatních center ORP v kraji. Tato studie ukázala vyšší intenzitu dojíždky studentů z Náměště nad Oslavou do Třebíče. V tomto případě dosáhla dojíždka intenzity 18 %. Důvodem může být dobrá dopravní dostupnost i větší nabídka škol v Třebíči, čímž nejsou studenti z Náměště nad Oslavou nuceni navštěvovat školy ve vzdálenějších městech. Na tomto stavu se může podepsat i skutečnost, že Brno leží v krátké vzdálenosti odtud.

Dojíždka do středních a vysokých škol bývá mnohem intenzivnější a pestřejší než dojíždka za prací. Zároveň je vidět i více případů obousměrného proudu dojíždky. Nejvíce obousměrných toků má Havlíčkův Brod. Jedná se o směry s Humpolcem, Chotěboří a Světlou nad Sázavou. Dále se nachází stejné intenzity mezi Novým Městem na Moravě a Bystřicí nad Pernštejnem, mezi Humpolcem a Pelhřimovem a mezi Moravskými Budějovicemi a Třebíčí.

Často je zde zastoupena větší intenzita (5 až 9,9 %). Můžeme ji vidět v dojíždce mezi Havlíčkovým Brodem, Telčí a Velkým Meziříčím do Jihlavy. Opakovaně se potvrzuje dominantnější postavení Žďáru nad Sázavou, do kterého dojíždí studenti z Bystřice nad Pernštejnem a z Nového Města na Moravě. Dále větší intenzitu vykazuje směr z Humpolce do Pelhřimova a z Moravských Budějovic do Třebíče.



Obr. 10 Celková dojížd'ka do středních a vysokých škol mezi centry v Kraji Vysočina k 25. 3. 2011

Celkově se dá vypořádat, že některé směry všech typů dojížděk se opakují. Již několikrát zmíněný vztah Nového Města ke Žďáru nad Sázavou a Telče s Jihlavou můžeme vidět na všech přiložených obrázcích. V případě Žďáru nad Sázavou, jak již bylo popsáno, je vztah zřejmý. U Telče za větší spádovosti do Jihlavy může být jiný důvod než dobrá dostupnost. Ze zkušeností autorky lze říci, že silnice mezi těmito městy není nejkvalitnější ani nejrychlejší. Zároveň v případě vlakové dopravy je dostupnost ještě horší, než co se týče dopravy silniční. Z tohoto důvodu může být vztah mezi Telčí a Jihlavou založen na absenci většího města poblíž Telče, ať již v Kraji Vysočina, v Jihočeském kraji či v nepřítis vzdáleném Rakousku.

5.2 Vnitřní migrace

Druhý typ mobility se zabývá konkrétním porovnáváním jednorázového stěhování. Podrobněji jsou zpracováni přistěhovalí a vystěhovalí obyvatelé, migrace mezi centry ORP, migrační saldo a objem migrace v Kraji Vysočina.

5.2.1 Přistěhovalí obyvatelé

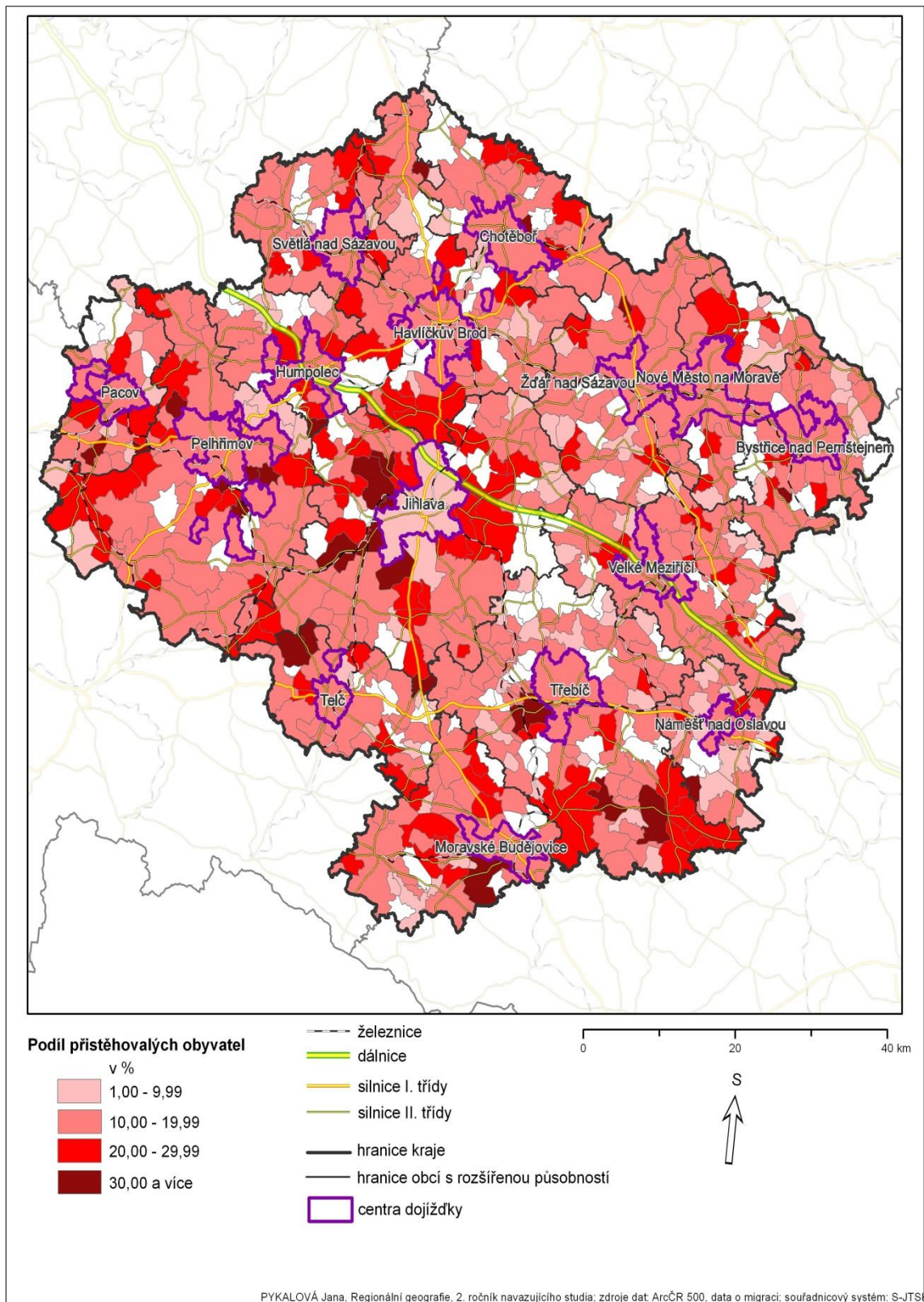
Tato studie se zaměřuje na přistěhovalé obyvatele do obcí v Kraji Vysočina. Pro srovnání je rozdělena do dvou map, viz obrázek 11 a 12. První obrázek znázorňuje přistěhovalé občany mezi lety 1993 až 2002 a druhý v období mezi lety 2003 a 2012. V Kraji Vysočina nelimituje migraci žádný fyzickogeografický prvek. Nenachází se zde žádný národní park ani velká vodní plocha či vysoké hory. Těžební průmysl je omezen pouze na drobné oblasti uranu či kamene. V obou mapách převládá zejména 10 – 19,99 % přistěhovalých obyvatel. Druhé sledované období vykazuje větší míru přistěhovalých obyvatel než předchozí dekáda.

V prvním sledovaném období je patrná menší intenzita migrace, jelikož se obyvatelé spíše drželi ve stávajících bydlištích. Důvodem může být tradiční způsob bydlení ve velkých sídlištích z dob minulého režimu nebo malá atraktivita života v odlehlých a špatně dostupných oblastech kraje. Lidé se museli více spoléhat na veřejnou dopravu, jelikož možnost vlastnit více automobilů v rodině byla spíše vzácnost.

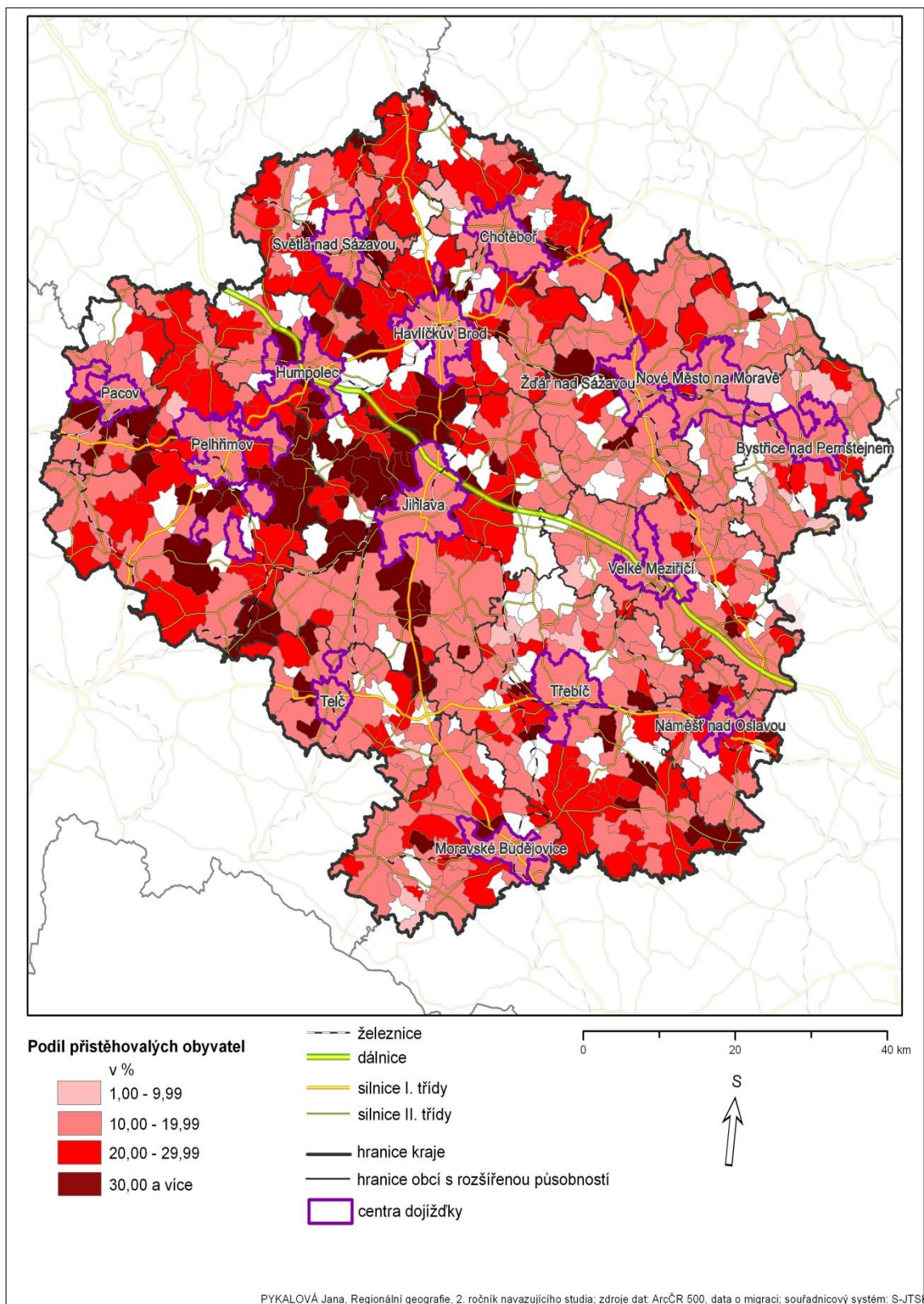
Z druhé části analýzy je zjevný posun v příbytku obyvatel v krajském městě, což je dáno větší výstavbou bytových a řadových jednotek v poslední době. Jihlava se snaží dlouhodobě co nejvíce navýšit počet obyvatel. Nicméně chování lidí v posledních letech má spíše suburbanizační charakter, což je vidět nejvíce na území mezi Pelhřimovem a Jihlavou. Dále u obcí, ve kterých prochází katastrem obce dálnice D1 nebo silnice první třídy, na Třebíčsku v blízkosti jaderné elektrárny Dukovany, v okolí Telče či Pacova, můžeme sledovat až třicetiprocentní nárůst přistěhovalých obyvatel do obcí. Příčinou může být trend stavět vlastní domy v okolí větších měst a přitom být na venkově. Zároveň bývá při výběru místa k bydlení podmínkou dobrá dopravní dostupnost do města. Dalším důvodem pro velké přistěhovávání do suburbii může být rozvoj průmyslu v okolí větších měst, což vede ke zkrácení dojezdové vzdálenosti do zaměstnání.

Za zmínku také stojí tři obce na severu kraje, které mezi lety 2003 a 2012 vykazují více jak 30 % přistěhovalých obyvatel. Sousední obce jsou v rámci přistěhování pouze o kategorii níže. Důvodem může být poměrně blízká poloha větších měst ve Středočeském a Pardubickém kraji.

V obou mapách se nachází místa s nulovými hodnotami. Zde se ani za 20 let rozvoje bydlení a vyšší úrovně obyvatel nikdo nepřistěhoval. Tyto obce patrně nejsou dostatečně atraktivní pro případné zájemce. Jedná se o oblast v centru Kraje Vysočina mezi Jihlavou a Velkým Meziříčím v dosahu dálnice D1, což vede k zamyšlení, proč tomu tak je.



Obr. 11 Podíl přistěhovaných obyvatel v Kraji Vysočina mezi lety 1993 – 2002



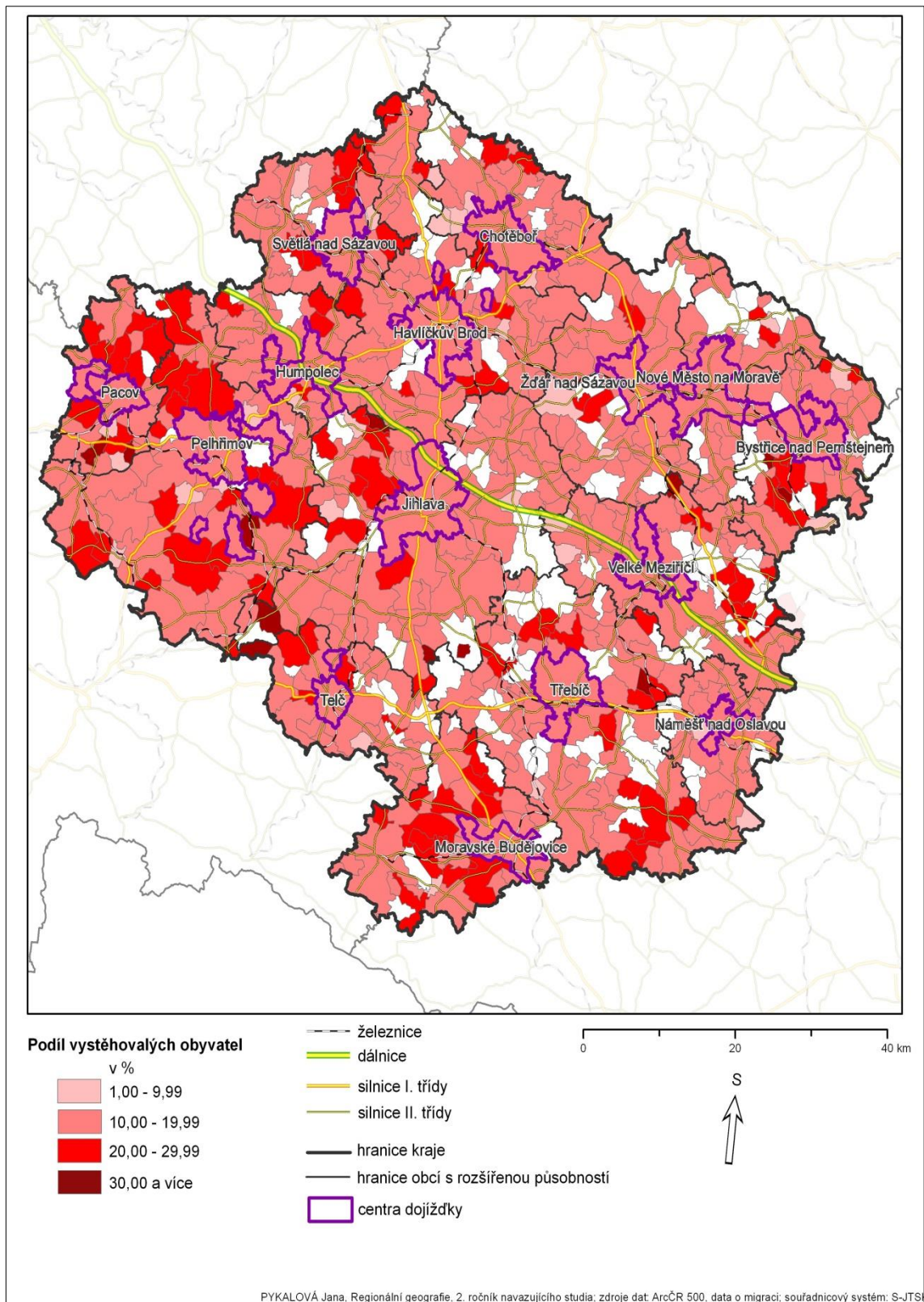
Obr. 12 Podíl přistěhovalých obyvatel v Kraji Vysočina mezi lety 2003 - 2012

5.2.2 Vystěhovalí obyvatelé

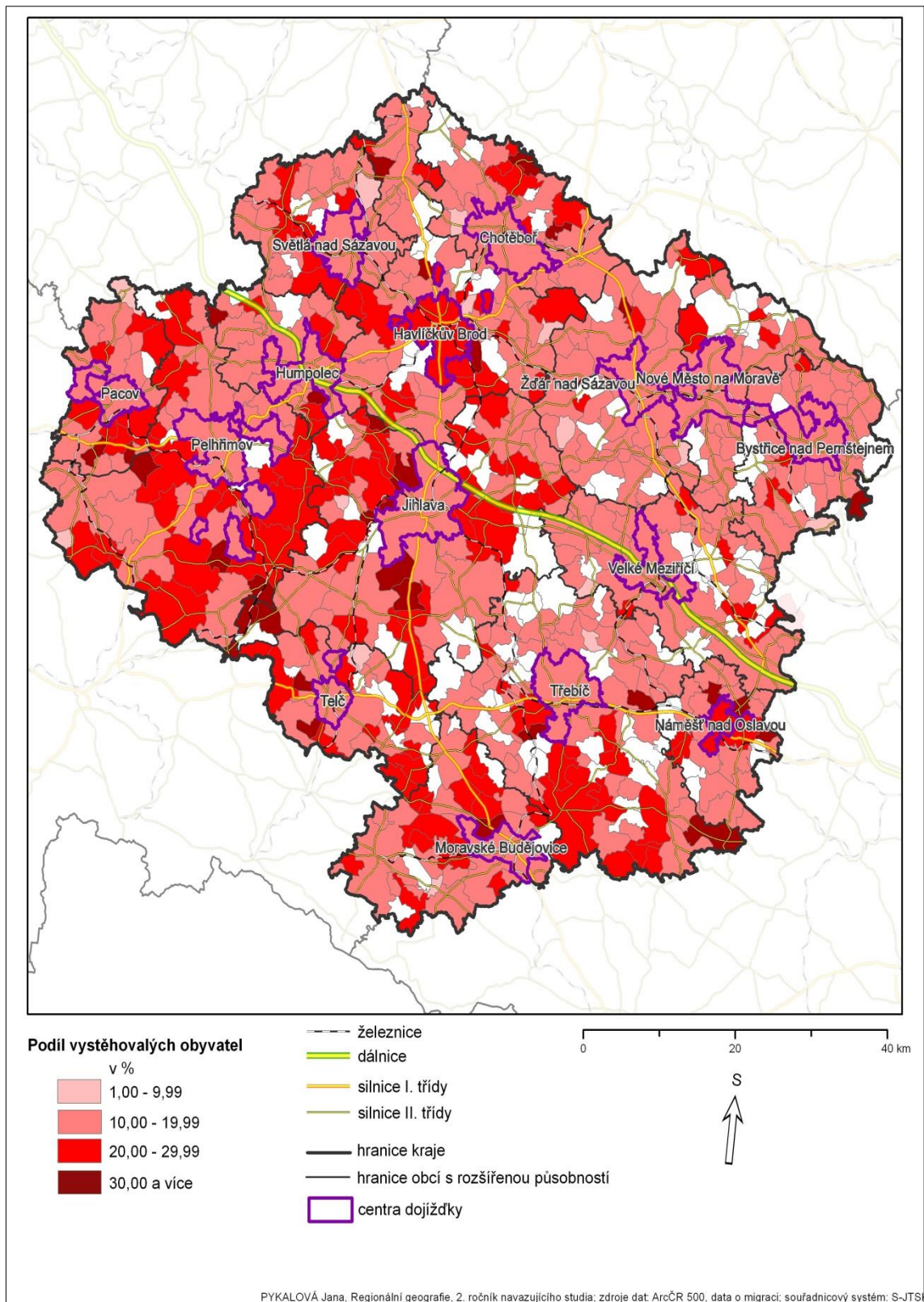
V rámci Kraje Vysočina mezi lety 1993 – 2002 je zaznamenán nižší počet vystěhovalých obyvatel z obcí nežli o dekádu později. Hlavní procento vystěhovalých obyvatel v obou sledovaných obdobích činí 10 až 19,99 %. Druhou nejčastěji zastoupenou kategorií je 20 až 29,99 %. Ovšem tato skupina se nachází více v druhé dekádě. Zajímavostí je fakt, že zde evidujeme několik obcí, kde nedošlo k žádné emigraci. Jak již bylo výše zmíněno, i zde se opakuje jev, při kterém obyvatelstvo v 90. letech ještě nebylo tolik ochotné měnit své bydliště z pracovních důvodů, a také zde může hrát roli vyšší koupěschopnost obyvatelstva na přelomu tisíciletí.

V obou sledovaných mapách (viz obrázky 13 a 14) se podíl vystěhovalých obyvatel v samotných centrech ORP za dvacet let změnil pouze ve dvou případech. Jedná se o Havlíčkův Brod a Náměšť nad Oslavou, kde shodně v obou případech se zvýšil podíl ze skupiny 10 až 19,99 % na 20 až 29,99 %. V ostatních městech se podíl neměnil. Z této analýzy je tedy zřejmé, že výše zmíněná centra ORP vykazují vyšší míru desurbanizace.

Tato studie zjistila, že podíl vystěhovalých obyvatel mezi lety 1993 až 2012 v některých obcích trvá po celou dobu. Důvodem může být špatná dostupnost, nízká atraktivita obce nebo špatné uplatnění na trhu práce v okolí dané obce. Následkem odlivu obyvatel z obce, v některých případech 30 a více %, vzniká dlouhodobý problém týkající se životaschopnosti takovéto obce. Dochází pak ke stárnutí obyvatel a noví mladí lidé se do těchto obcí nepřistěhovávají, čímž hrozí celé obci zánik. Specifikem Kraje Vysočina je druhý nejvyšší počet obcí (704) po Středočeském kraji v rámci celé České republiky. V Kraji Vysočina tím pádem nalezneme mnoho malých vesnic s relativně malým počtem obyvatel, kde nejspíše dochází k problému stárnutí obyvatel.



Obr. 13 Podíl vystěhovalých obyvatel v Kraji Vysočina mezi lety 1993 – 2002



Obr. 14 Podíl vystěhovalých obyvatel v Kraji Vysočina mezi lety 2003 – 2012

5.2.3 Migrace mezi centry ORP

Pro přehlednější zobrazení přiložených „paprskových map“ byly zvoleny hodnoty migrace následujícím způsobem. Zcela se vypustila míra do jednoho procenta z důvodu silné nepřehlednosti. První kategorie, která je v obou sledovaných obdobích nejvíce zastoupena, má intenzitu 1 – 2,9 %. Ze statistického hlediska jsou takto nízké hodnoty běžné a pro nás téměř nic nevykazující.

Následující analýza, jež je zaměřena na migraci v centrech ORP v letech 1993 až 2012, se vymyká z výše uvedených trendů mobility. Lidé ochotněji mění bydliště napříč městy v kraji, jestliže je cílová lokalita atraktivnější než stávající. V obou dekadách nalezneme mnoho případů zdánlivě nelogických vazeb mezi městy. V dojížděcí za prací můžeme pozorovat vazby mezi jednotlivými blízkými městy, ale v jednorázové migraci toto pravidlo neplatí.

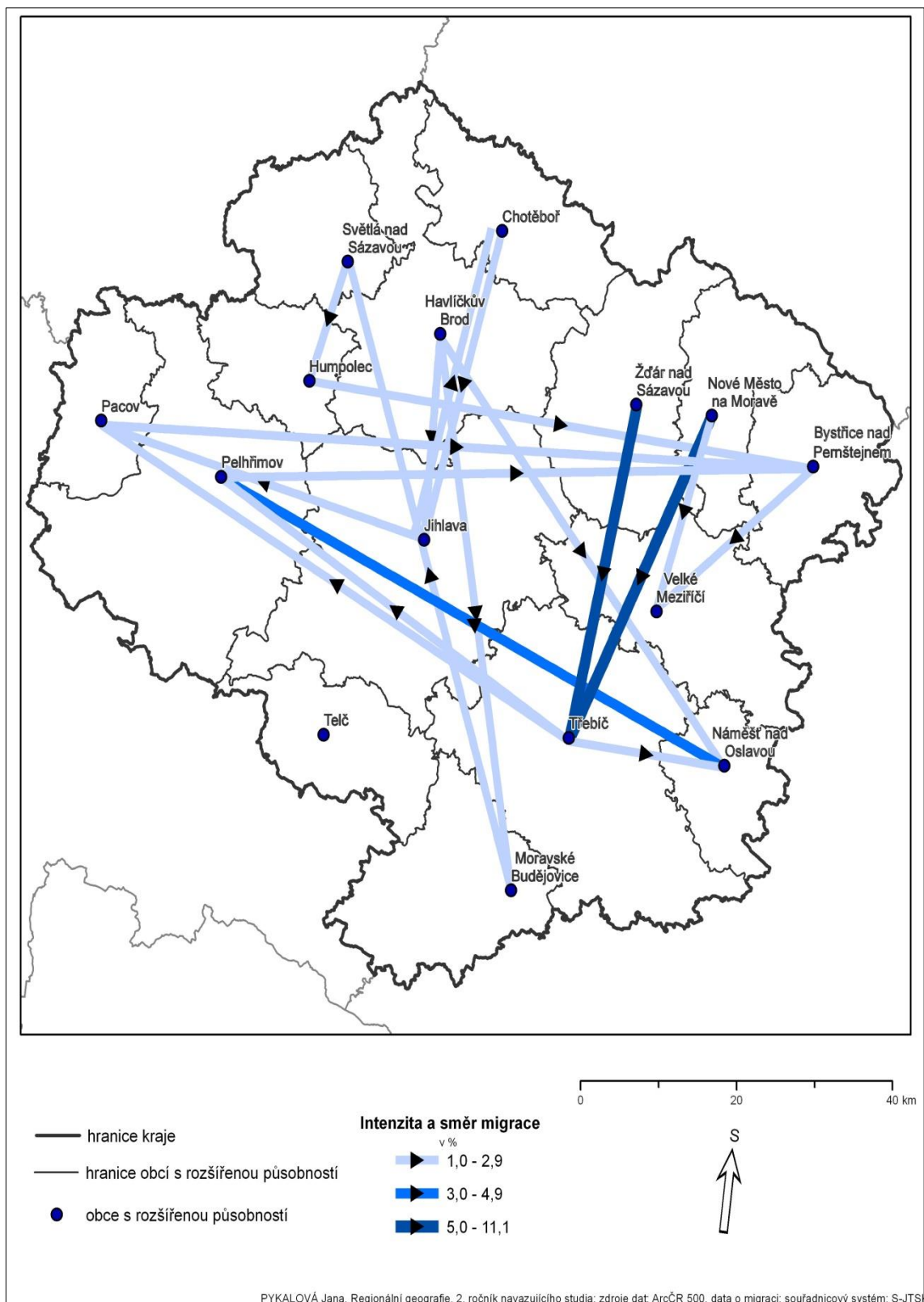
V první dekádě nese nejpatrnější hodnotu intenzita migrace mezi městy Žďár nad Sázavou a Nové Město na Moravě směrem do Třebíče. V tomto případě míra překračuje více než 5 % za deset let. Za zmínku stojí i migrace z Náměště nad Oslavou směrem do Pelhřimova. Na obrázku 15 je možné si povšimnout města Telč, která nevytváří žádné migrační vztahy mezi centry.

V druhém sledovaném období už je míra intenzity migrace větší stejně jako v předchozích analýzách migrace. I na obrázku 16 můžeme sledovat pokračující trend imigrace do Třebíče ze stejných měst. Ovšem přibyly další hodnoty nad 5 %. Zajímavostí je, že z Třebíče se procentuálně vystěhovává stejný objem lidí směrem do Náměště nad Oslavou. Vyšší atraktivitu Náměště nad Oslavou potvrzuje i nový směr stejné intenzity jako předchozí z Havlíčkova Brodu. Důvodem může být blízká poloha Brna a dostupnější bydlení. Druhá kategorie zdánlivě nelogických vazeb mezi městy má intenzitu migrace do 5 %. Patří sem směr z Telče, která v první dekádě nengenerovala žádné vazby, ale v tomto období nově vytváří vztah s Novým Městem na Moravě. Dále sem nově spadá směr z Pelhřimova do Moravských Budějovic.

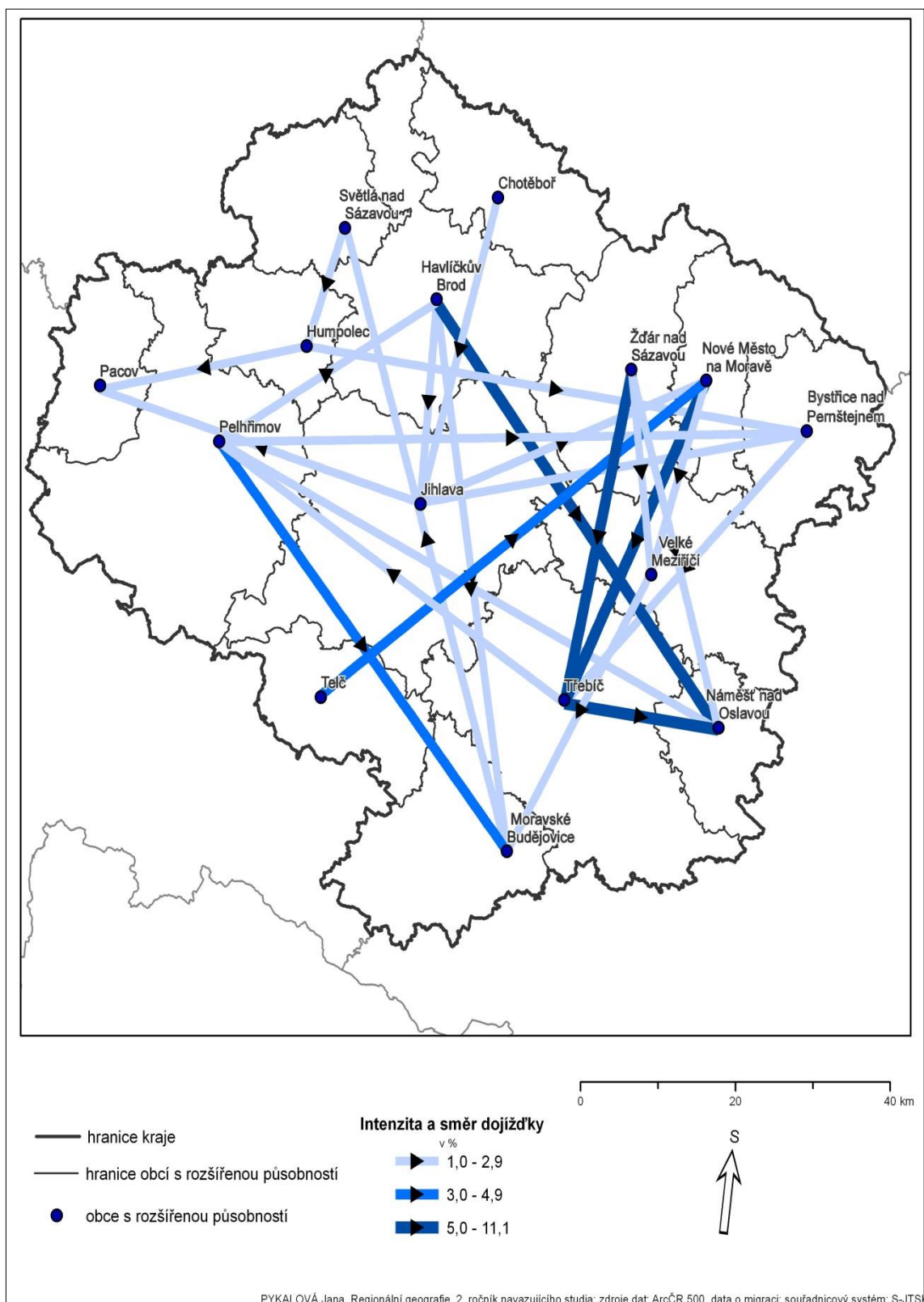
Z obou map je patrné, že krajské město Jihlava v tomto případě neplní svoji funkci. Jelikož jsou směrem do Jihlavy za dvacet let minimální vazby imigrace z okolních center, která navíc nesou nízké hodnoty, tak v tomto případě toto město neplní svoje dominantní postavení největšího centra v kraji. Díky těmto dvěma mapám můžeme tvrdit, stejně jako Hampl (2005), že Jihlava nemá být krajským městem. Tato analýza však pracuje pouze se změnou trvalého bydliště, nikoliv s bydlením

v pronájmu, kde se může tento rozdíl vyrovnávat. Dle autorčiných zkušeností jsou případy častějšího pronájmu bytů v Jihlavě realitou. Možným problémem Jihlavy, potažmo i celého kraje, je menší zastoupení počtu obyvatel patřících do tzv. střední třídy. Lze zde vypořádat takto nastavený začarovaný kruh, kde je malá koupěschopnost obyvatel, nižší zastoupení velkých zaměstnavatelů a menší využití potenciálu Jihlavy díky své poloze.

Pokud Jihlava využije plně všech možností pro zvýšení atraktivity k bydlení, která se v tak krátkém sledovaném období nemůže projevit, tak zcela splní předpoklady být plnohodnotným krajským městem.



Obr. 15 Migrace mezi centry v Kraji Vysočina mezi lety 1993 - 2002



Obr. 16 Migrace mezi centry v Kraji Vysočina mezi lety 2003 - 2012

5.2.4 Migrační saldo

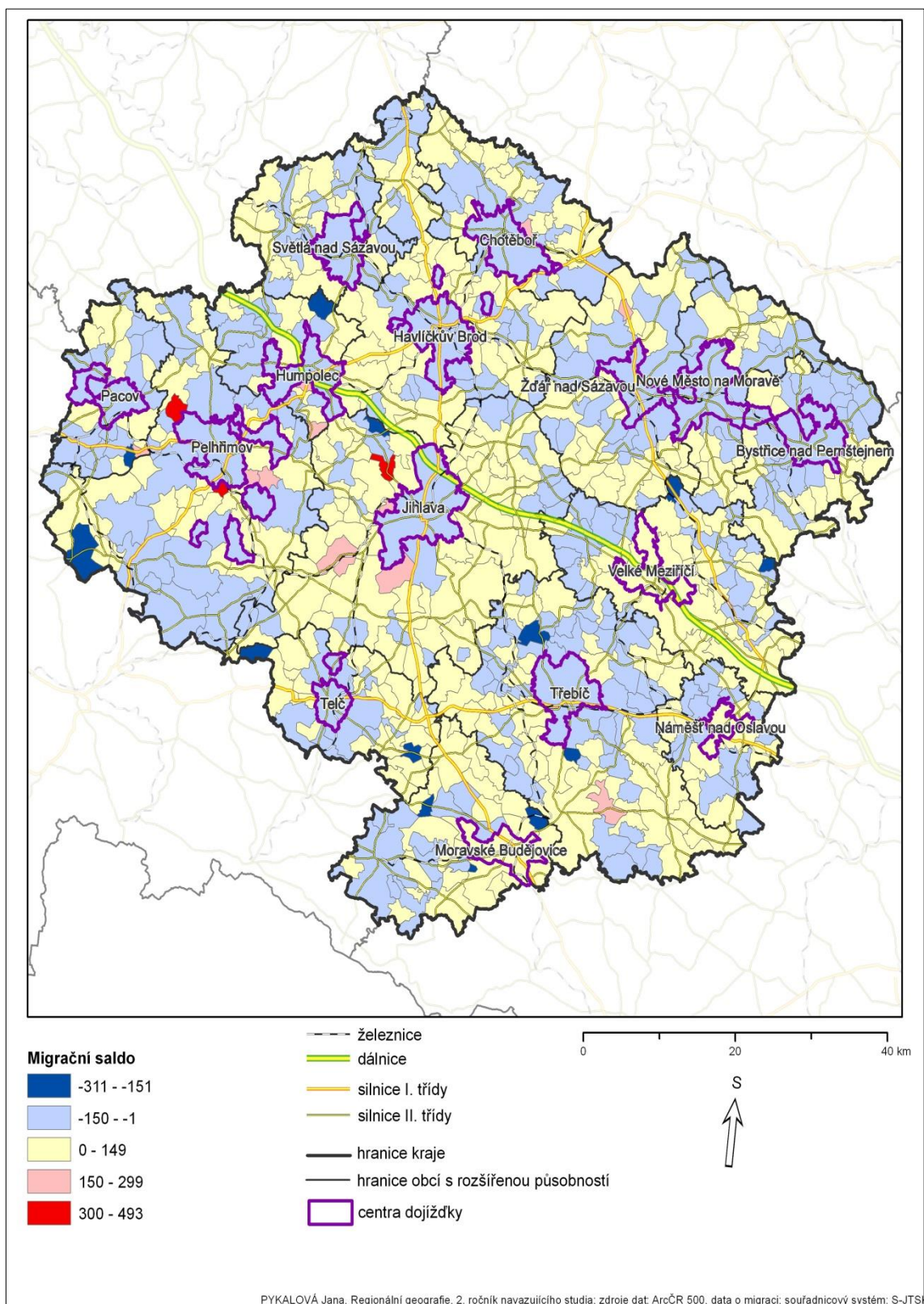
Při porovnání migračních sald v období 1993 až 2002 a 2003 až 2012 (viz obrázky 17 a 18) se až na několik málo výjimek nevychylují hodnoty do extrému. Z toho vyplývá, že v průběhu dvaceti let se počet vystěhovalých a přistěhovalých většinou rovná. V centrech ORP se potvrzuje trvalý trend desurbanizace v obou sledovaných obdobích.

Migrační saldo nabývá kladných hodnot zejména v druhém sledovaném období. Toto se dá vysledovat v prostoru mezi Jihlavou a Pelhřimovem, kde již výše zmíněné analýzy potvrdily větší imigrační trend do této oblasti.

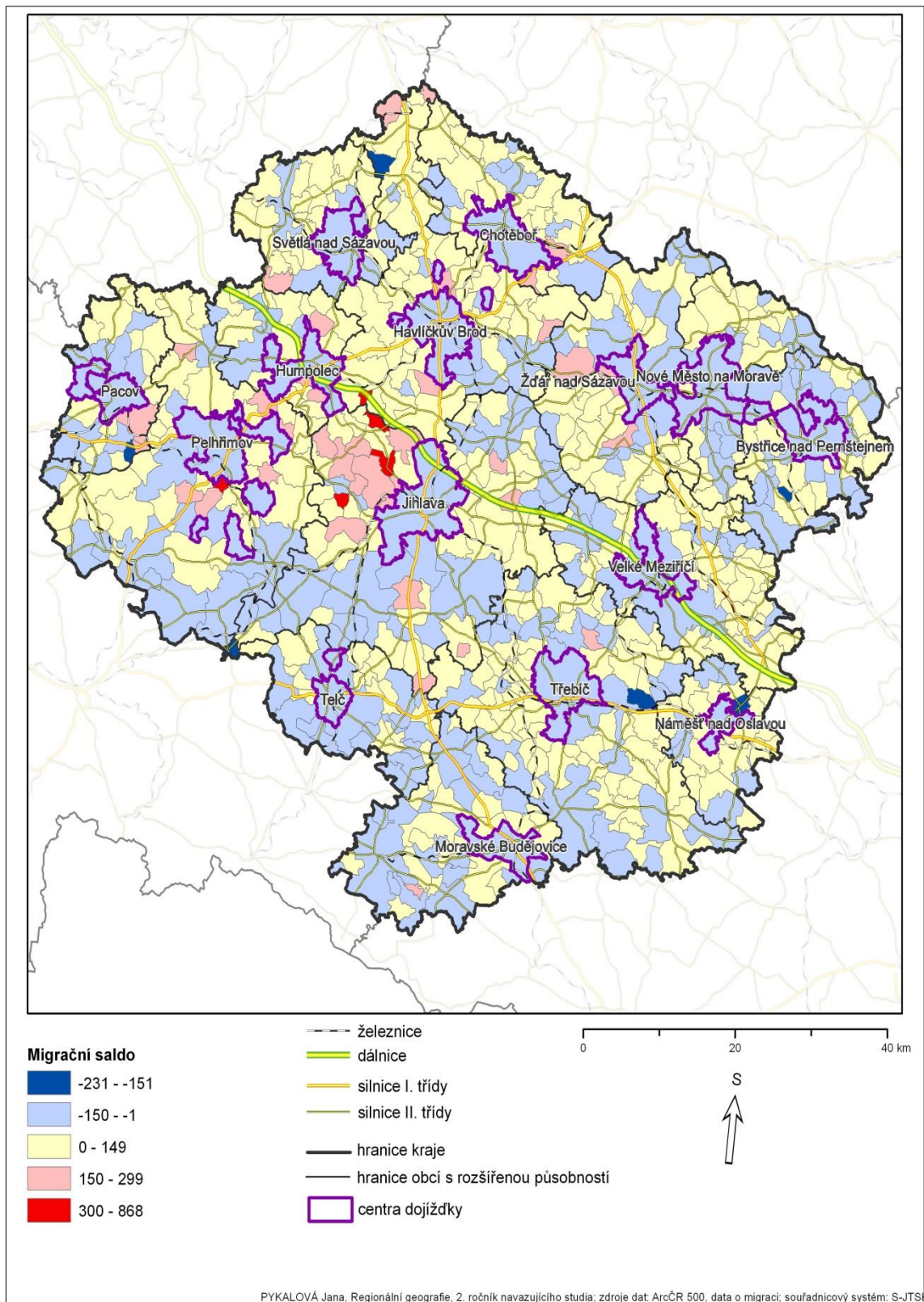
Naopak do záporných čísel se dostávají oblasti převážně na hranicích kraje, ale i několik obcí, které jsou různě rozptýlené po celém kraji. Za touto skutečností patrně stojí lokální problémy atraktivity daných obcí.

Do budoucnosti lze předpokládat nárůst počtu obcí jako je např. Bílý Kámen. Tato obec je typickým příkladem suburbanizace, jelikož výhodná poloha obce v blízkosti krajského města a kvalitní dopravní dostupnost činí tyto lokality pro případnou imigraci ideální. Rovněž lze předvídat, že trend nárůstu suburbanizace bude pokračovat i v ostatních centrech OPR v Kraji Vysočina. Důvodem je fakt, že zejména v druhém sledovaném období již evidujeme několik obcí, které tyto podmínky splňují.

Nabízí se otázka vývoje dlouhodobého trendu v rámci několika následujících desítek let, kde může dojít ke změně chování obyvatel a znovuosidlování měst. Dají se předpokládat aktivní kroky vedení měst k zpětnému lákání obyvatel, např. výstavba nových, startovacích či levných bytů. Asi největší problém nastává u absolventů, jelikož většina studuje v jiných krajích, kde obvykle po ukončení studia i zůstávají. S tím souvisí negativní jev odlivu kvalifikovaných pracovních sil. O to markantněji se to pak projevuje zejména v Kraji Vysočina, kde se nachází méně početná centra ORP.



Obr. 17 Migrační saldo v Kraji Vysočina mezi lety 1993 - 2002



Obr. 18 Migrační saldo v Kraji Vysočina mezi lety 2003 - 2012

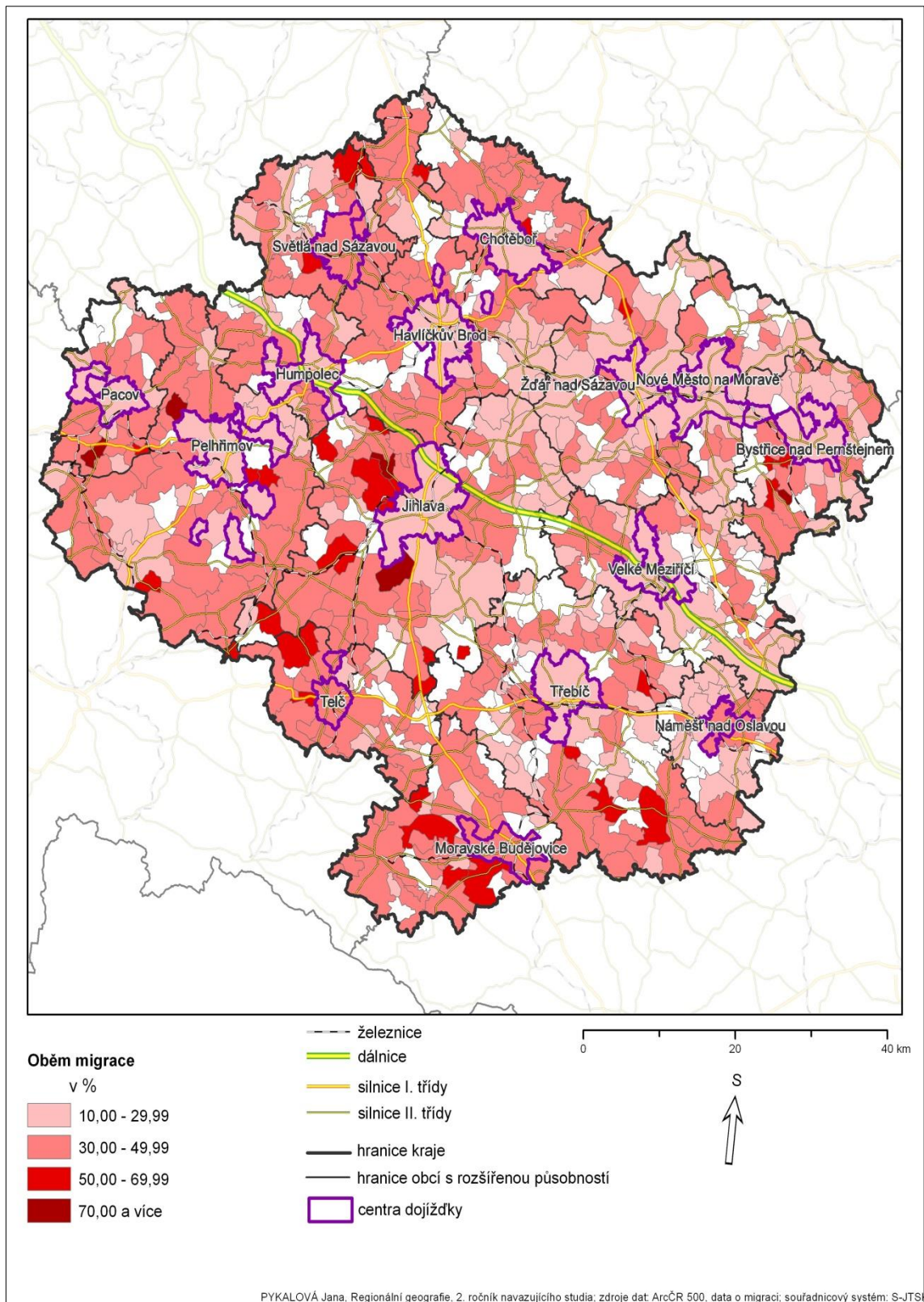
5.2.5 Objem migrace

Stejně jako v předchozích studiích se i v případě objemu migrace za 20 let v Kraji Vysočina potvrzuje dlouhodobý trend nárůstu migrace, jak je patrné na obrázcích 19 a 20. Také v případě objemu je opět míra migrace větší v druhé dekádě než v první.

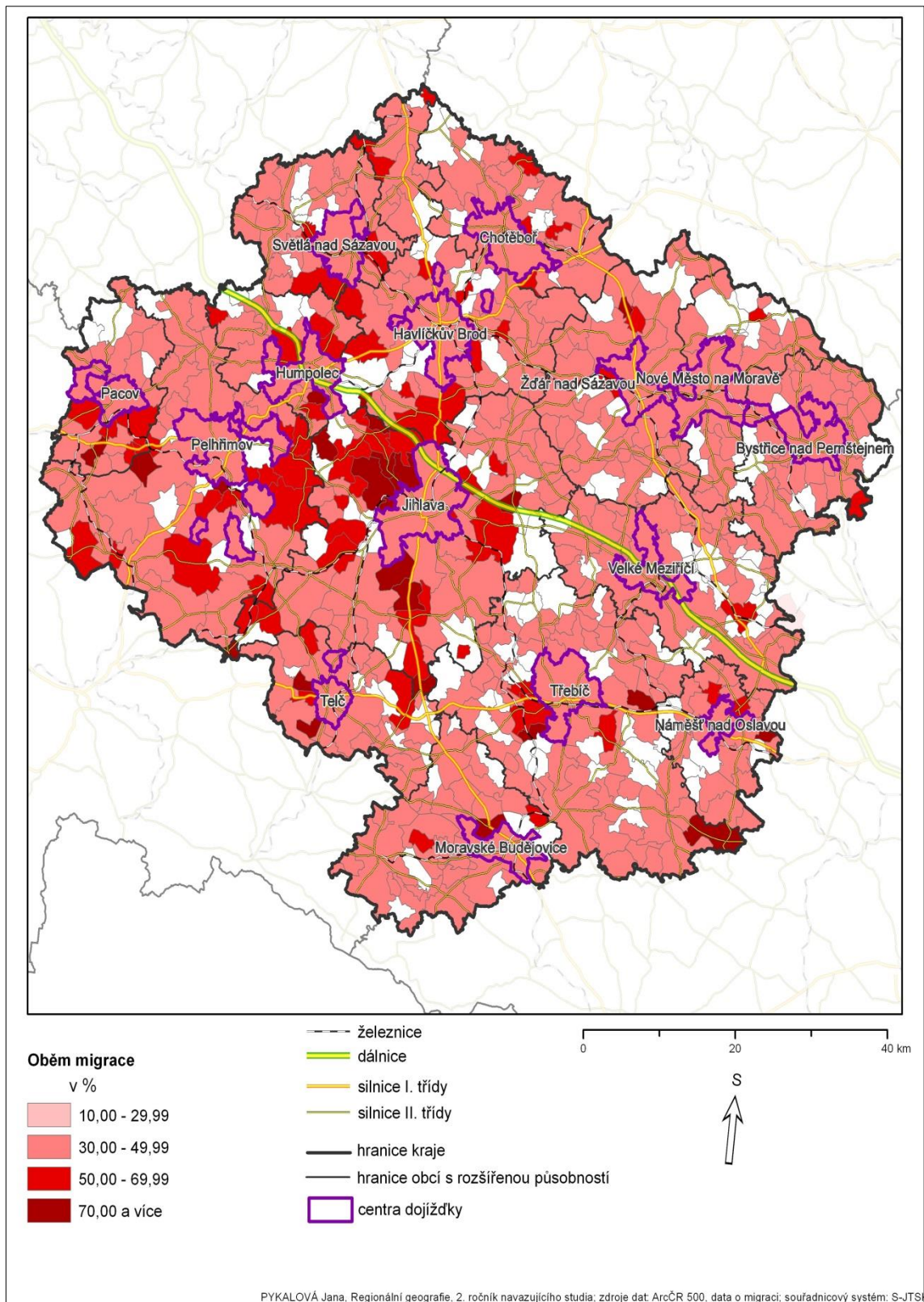
Na mapě z let 1993 až 2002 lze vysledovat počáteční trend ochoty lidí migrovat, která je umocněna v druhém sledovaném období. V samotných centrech ORP se lidé až na několik výjimek k migraci neodhodlali. Obecně platí, že větší objem migrace mají menší obce, které leží v blízkosti center. Můžeme si povšimnout i v této analýze prostoru mezi Jihlavou a Pelhřimovem. Tato lokalita ukazuje největší ochotu obyvatel se stěhovat. V této studii se nejlépe ukazuje celková obměna obyvatel v obcích. Jsou zde případy 50 a více % a dokonce někdy 70 a více % obměny populace v určitých obcích. Tento jev je více zjevný v druhém sledovaném období.

V druhé dekádě, viz obrázek 20, si můžeme povšimnout vyšší míry objemu migrace v samotných centrech ORP. Jedná se o hodnoty 30 – 49,99 %. Tentokrát zde nenalezneme mezi centry žádnou výjimku. Mimo obvyklé lokality je větší objem v periferiích kraje a také podél dálnice D1 v západní části kraje.

Ve všech mapách v této práci nalezneme obce, kde objem migrace je žádný nebo do 10 %. Jedná se o obce bez barevného značení. Důvodem může být malá ochota obyvatel se stěhovat, případně může dojít ke statistické chybě. Celkově lze říci, že za 20 let v tomto kraji obyvatelstvu nečiní problém měnit trvalé bydliště. Preferenční chování obyvatel lze sledovat spíše směrem z měst do obcí. V případě suburbií při pokračujícím trendu rozrůstání těchto obcí můžeme předpokládat postupné slučování těchto lokalit s centry, což se v posledních desetiletích děje nepřetržitě, třebaže s různou mírou intenzity.



Obr. 19 Objem migrace v Kraji Vysočina mezi lety 1993 - 2002



Obr. 20 Objem migrace v Kraji Vysočina mezi lety 2003 - 2012

6 Závěr

Při bližším pohledu na celkovou mobilitu v Kraji Vysočina se potvrdila správnost administrativního členění uváděného ve většině analýz. Je však nutné připomenout, že některá centra ORP v dojížděce za prací přesahují své hranice nebo naopak nesplňují podmínky. Světlá nad Sázavou se v tomto případě jeví jako velmi slabé centrum ORP. Příčiny vzniku tohoto ORP jako celek mohou být předmětem jiných prací či diskuzí.

Nejpalčivější problém administrativního členění přirozeně nastává při vzniku Jihlavy jako krajského města s přihlédnutím k faktu, že se zde nachází málo měst s větším počtem obyvatel v porovnání s ostatními kraji v České republice. To znamená, že problém Jihlavy se v tomto světle jeví markantnější, a tato skutečnost se potvrzuje zejména ve studii, která sleduje migrační vazby mezi samotnými centry ORP. V tomto případě Jihlava tyto vazby téměř nevytváří a také jenom v tomto případě tato analýza dává za pravdu Hamplovi v jeho teorii. Naopak ve všech ostatních analýzách se přiklání k názoru, že Jihlava je plnohodnotným krajským městem.

Kraj Vysočina zatím zcela plně nevyužívá své výhodné geografické polohy, jelikož jedním z největších problémů kraje je absence většího zastoupení velkých zaměstnavatelů ve všech odvětvích. S tímto jde ruku v ruce samotná atraktivita kraje.

Potvrdily se vazby center ORP, která mezi sebou vzájemně působí. Nejcitelněji se tento jev projevuje ve vztahu mezi blízkými centry Žďár nad Sázavou a Nové Město na Moravě. Obdobný případ nastává mezi Jihlavou a Telčí. Tento vztah platí v případě obou dojížděk, ale nikoli v případě migrace. Souhrnně lze říci, že z celkové studie vazeb mezi centry ORP vyplývá zásadní rozdíl mezi pravidelnou dojížděkou a jednorázovou migrací. Čím je bližší vzdálenost, tím je větší dojížděka, avšak menší nebo žádná migrace.

Stejně jako u ostatních krajů je zde patrná na přelomu tisíciletí suburbanizace. Ta se sice neprojevuje plošně v celém kraji, ale zejména v okolí některých center ORP a v atraktivních lokalitách. Lze zde vysledovat několik růstových typů obcí. Za zmínku stojí zejména obec na Jihlavsku, která se jmenuje Bílý Kámen. Je typickým příkladem atraktivní obce v blízkosti města, která vytváří migrační i dojížděkové vazby s centrem.

Závěrem je možno uvést, že v příštích dekádách lze předpokládat pokračující nastolený trend větší mobility mezi centry i celkově.

7 Summary

The title of this thesis is The analysis of the inhabitants' mobility in the Vysočina Region. The thesis deals with the evaluation of all the spatial figures and directions concerning the inhabitants' mobility in this region and tries to verify the correctness of the administrative divisions. The mobility differentiates between the regular work and school commutation and the one-shot migration which is researched into a given interval. The analytical part of this thesis includes the data from population census and the data concerning migration. This data was processed by Microsoft Office Excel 2010 and Microsoft Office Access 2010 and then the readouts were reflected in ArcGis (Esri). The outcome verifies the administrative division and also hints at the running suburbanization proces as well as the link-ups of inhabitants' mobility between the particular centres of municipalities with extended competence.

8 Použité zdroje

Seznam literatury:

ADEY, P. (2010): *Mobility*. Routledge, London - New York, 267 s.

BARTOŇOVÁ, D., DRBOHLAV, D. (1993): Migrační atraktivita v regionálním pohledu. *Demografie*, s. 95-107.

BOHÁČ, A. (1936): *Obyvatelstvo v Československé republice*. Československá vlastivěda II, *Národopis I*, s. 1-96.

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

ČERMÁK, Z. (1997): *Geografické aspekty vnitřní migrace v České republice*. *Demografie*, s. 242-248.

ČERMÁK, Z. (2005): *Population Migration and Mobility in the Current Czech Republic – Reflections on Some Conceptual Frameworks*. *Acta Universitatis Carolinae – Geographica*, Vol 37, s. 11-26.

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

HALÁS, M. (2010): *Should Jihlava be a county town?* In: *Geografie pro život ve 21. století: Sborník příspěvků z XXII. sjezdu ČGS*. Ostrava, Ostravská univerzita v Ostravě, s. 641-645.

HALÁS, M., KLAPKA, P., TONEV, P. (2014): *A contribution to human geographical regionalisation of the Czech Republic at the mezzo level*. In *17th International Colloquium on Regional Science. Conference Proceedings.. Masarykova univerzita, Brno*, s. 715 – 721.

- HALÁS, M., KLAPKA, P., TONEV, P (2016): The use of migration data to define functional regions: the case of the Czech republic. *Applied Geography*, Omlomouc, 8 s.
- HAMPL, M., MÜLLER, J. (1995): Regionální organizace dlouhodobých migračních procesů v České republice. *Sborník ČGS*, s. 67-77.
- HAMPL, M. (2005): Geografická organizace společnosti v České republice: transformační procesy a jejich obecný kontext. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, Praha, 147 s.
- HŮRSKÝ, J. (1966): Dojíždka do zaměstnání. Mapa 1 : 2 000 000. Atlas ČSSR. Praha, ČSAV a Ústřední správa geodézie a kartografie.
- KING, R. (2008): Atlas lidské migrace. Mladá fronta, Praha, 192 s.
- KNOX, P. L. (2010). Places and regions in global context: human geography. Prentice Hall, New Jersey, 515 s.
- KORČÁK, J. (1972): Populační vývoj jižních Čech. *Sborník Československé společnosti zeměpisné*, s. 29-36.
- KRAFT, S., BLAŽEK, J. (2012): Spatial interactions and regionalisation of the Vysočina Region using the gravity models. *Acta Universitatis Palackianae Olomucensis, Facultas Rerum Naturalium, Geographica*, vol. 43, No. 2, s. 65-82.
- KRAFT, S., HALÁS, M., VANČURA, M. (2014): The delimitation of urban hinterlands based on transport flows: A case study of regional capitals in the Czech Republic. *Moravian Geographical Reports*, Vol. 22, No. 1, s. 24-32.
- KUČERA, M. (2008): Padesát let hodnocení populačního vývoje České republiky. *Demografie*, s. 230-239.

- KÜHNEL, K. (1975): Geografická struktura migrace obyvatelstva v Čechách. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, Praha, 106 s.
- KUPISZEWSKI, M. et al. (1999): Vnitřní migrace a regionální populační dynamika. Geografie – Sborník české geografické společnosti, Praha, s. 89-105.
- KUPISZEWSKI, M., DRBOHLAV, D., REES, P., DURHAMOVÁ, H. (1999): Vnitřní migrace a regionální populační dynamika – Česká republika na pozadí evropských trendů. Sborník ČGS, s. 89-105.
- LITERÁK, P. (2015): Zpráva o situaci na krajském trhu práce, o realizaci APZ v roce 2014 a strategie APZ pro rok 2015. Úřad práce České republiky, Krajská pobočka v Jihlavě, 58 s.
- MACKA, M. (1962): Příspěvek k poznání změn v dojíždění do zaměstnání do města Brna v letech 1946 – 1957. Spisy přf UJEP, Brno, s. 233-250.
- MANGALAM, J. J. (1968): Human Migration: A Guide to Migration Literature in English 1955-1962, Lexington, Kentucky, 194 s.
- MAREŠ, J. (1970): Výsledky zvláštního šetření dojížděky za prací podle dělnických jízdenek ČSD a ČSAD v roce 1970. Archiv Geografického ústavu ČSAV, Brno.
- MAZÚROVÁ, Z. (2008): Pracovní migrace a její dopady na trh práce. Masarykova univerzita, Ekonomicko-správní fakulta, Brno, 78 s.
- MRKOS, J. (1948): Pohyb obyvatelstva za zaměstnáním do hlavních středisek práce v zemi Moravskoslezské. Publikace zemského studijního a plánovacího ústavu v Brně, 28 s.
- OUŘEDNÍČEK, M. (2014): Migrace v Česku 2000–2013. Internetový časopis Atlas obyvatelstva, Praha. 4 s.

- PEŠEK, O. (2012): Geografické aspekty dojížděky za prací a do škol v okrese Benešov. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, Katedra geografie, České Budějovice, 74 s.
- POLÁŠEK, V. (2005): Vnitřní stěhování v ČR 1991 až 2004, ČSÚ Olomouc, 87 s.
- POPJAKOVÁ, D. (2006): Petržalka – migrační snímka urbánnej štruktúry Bratislavy na prelome tisícročí. Geografická revue, Banská Bystrica, s. 416 – 424.
- POPJAKOVÁ, D. (2007): Zmeny vekovej štruktúry migrantov v ostatnom decéniu. Demografie, s. 307-320.
- RAVENSTEIN, E., G. (1885): The Laws of Migration. Journal of the Royal Statistical Society. s. 167-227.
- REJŠKOVÁ, T. (2009): Migrace a rozvoj. Rozvojovka, Praha, 5 s.
- ŘEHÁK, S., RICHTER, R., MARYÁŠ, M. (1987): Dojížděka do zaměstnání 1 : 750 000. Atlas obyvatelstva ČSSR, mapový list III. 1. Geografický ústav ČSAV, Brno.
- ŘEHÁK, S. (1988): Dojížděka do zaměstnání do ČSSR. Geografický ústav ČSAV, Brno, s. 83-95.
- ŘEHÁK, S. (1988): Dojížděka v ČSSR na úrovni dojížděkových regionů i v mezistřediskovém pojetí. Sborník ČSGS roč. 1993, Praha, s. 169-182.
- SRB, V., HRUŠKOVÁ, V. (2003): Jakou migrační politiku České republiky do roku 2050? Demografie, s. 42-46.
- STOJANOV, R. et al. (2006): Migrace jako globální fenomén. Mezinárodní politika, 10/2006, s. 15-17.

- ŠILHÁN, B. (1946): Pohyb obyvatelstva za zaměstnáním. Zprávy Zemského studijního a plánovacího ústavu v Brně, s. 72-76.
- ŠITNEROVÁ, S. (2012): Migrace obyvatelstva v regionu ORP Milevsko. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, Katedra geografie, České Budějovice, 99 s.
- ŠPOKOVÁ, Z. (2007): Analýza dojížděky za prací v Moravskoslezském kraji. Univerzita Palackého v Olomouci, Přírodovědecká fakulta, Katedra geografie, Olomouc, 83 s.
- TOUŠEK, V. et al. (2005): Největší centra dojížděky za prací na Moravě a ve Slezsku v letech 1991-2001. In I. mezinárodní Baťova regionalistická konference. Univerzita Tomáše Bati, Zlín, 15 s.
- TOUŠEK, V. et al. (2008): Mechanický pohyb (mobilita obyvatelstva). In: Ekonomická a sociální geografie. Plzeň, s. 86-89.
- TOUŠEK, V., NOVÁK, V., (2009): Jihlava – the Centre of the Vysočina Region and Foreign Investments. Acta Universitatis Palackianae Olomucensis – Geographica, Vol. 40, No. 1, 2009, s. 45-66.
- VOBECKÁ, J. (2010): Kam se Češi stěhují? Sociální a demografické charakteristiky rezidenční migrace. Demografie, s. 117-125.
- VYBÍHAL, J. (2009): Jihlava pod hákovým křížem. Nová tiskárna, Pelhřimov, s. 7-20.
- WIENDL, J. (1970): Výsledky průzkumu příčin mechanického pohybu obyvatelstva v jižních Čechách. Demografie, s. 37-47.
- WOLPERT, J. (1966): Behavioral Aspects of the Decision to Migrate. Papers and Proceedings of the Regional Science, s. 159-172.

ZIPF, G. K. (1946): The P1P2/D hypothesis: On the intercity movement of persons. American Sociological Review, s. 677-686.

ZYCH, O. (2012): Distance-decay efekt v dojížděce za prací na příkladu Kraje Vysočina. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, Katedra geografie, České Budějovice, 82 s.

Internetové zdroje:

BOSCH DIESEL S.R.O. (2016): Bosch Česká republika.

http://www.bosch.cz/cs/cz/our_company_7/locations_7/jihlava_menu/jihlava_menu_uvod.html (24. 7. 2016)

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD (2004): Vývoj dojížděky jako formy prostorové mobility v ČR,

https://www.czso.cz/csu/czso/13-3228-04-za_rok_2004-1vyvoj_dojizdky_jako_formy_prostorove_mobility_v_cr (8. 7. 2015)

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD (2015): Krajská správa ČSÚ v Jihlavě,

<https://www.czso.cz/csu/xj/> (20. 10. 2015)

EUROSTAT (2016): Asylum and first time asylum applicants by citizenship, age and sex Monthly data (rounded)

<http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/submitViewTableAction.do> (29. 11. 2016)

EVROPSKÁ DATABANKA (2015): Firma,

<http://www.edb.cz/> (30. 10, 2015)

GIST (2010): JIPOCAR,

<http://www.gist.cz/download/pdf/JIPOCAR.pdf> (30. 10, 2015)

ICOM TRANSPORT (2012): dopravní společnost,

<http://www.icomtransport.cz/o-nas/o-spolecnosti> (20. 10. 2015)

- JIHLAVSKÝ DENÍK (2012): Kronospan chystá modernizaci provozu,
http://jihlavsky.denik.cz/zpravy_region/kronospan-chysta-modernizaci-provozu-20121109.html (30. 10, 2015)
- META (2013): O migraci,
<http://www.inkluzivniskola.cz/kdo-jsou-nove-prichozi/o-migraci> (10. 7. 2015)
- MINISTERSTVO VNITRA ČR (2015): Terminologický slovník,
<http://www.mvcr.cz/clanek/terminologicky-slovník.aspx> (10. 7. 2015)
- PSJ (2013): stavební společnost
<http://www.psj.cz/o-spolecnosti/profil-spolecnosti/predstaveni-spolecnosti.html>
(20. 10. 2015)
- ŠKOLY ONLINE (2016): Hledáte školu?
<http://www.seznamskol.cz/> (10. 4. 2016)
- WIKIPEDIA (2015): Net migration rate,
https://en.wikipedia.org/wiki/Net_migration_rate (14. 7. 2015)
- MIGHEALTHNET (2008): Základní pojmy a jejich definice,
http://www.mighealth.net/cz/index.php/Z%C3%A1kladn%C3%AD_pojmy_a_jejich_definice (10. 7. 2015)
- WEB PRO PODPORU VÝUKY GEOGRAFIE (2013): Migrace,
<http://zemepis.gnj.cz/migrace> (13. 7. 2015)
- WIKIPEDIA (2016): Kraje v Česku,
https://cs.wikipedia.org/wiki/Kraje_v_%C4%8Cesku (24. 7. 2016)

Seznam obrázků

Obr. 1 Dělení prostorové mobility	9
Obr. 2 Migrační saldo k roku 2014	14
Obr. 3 Sociogeografická regionalizace České republiky (2001).....	25
Obr. 4 Celková dojíždka za prací v Kraji Vysočina k 25. 3. 2011	35
Obr. 5 Denní dojíždka za prací v Kraji Vysočina k 25. 3. 2011.....	36
Obr. 6 Celková dojíždka do základních škol v Kraji Vysočina k 25. 3. 2011	38
Obr. 7 Celková dojíždka do středních a vysokých škol v Kraji Vysočina k 25. 3. 2011	41
Obr. 8 Celková dojíždka za prací mezi centry v Kraji Vysočina k 25. 3. 2011	43
Obr. 9 Denní dojíždka za prací mezi centry v Kraji Vysočina k 25. 3. 2011	44
Obr. 10 Celková dojíždka do středních a vysokých škol mezi centry v Kraji Vysočina k 25. 3. 2011.....	46
Obr. 11 Podíl přistěhovalých obyvatel v Kraji Vysočina mezi lety 1993 – 2002.....	50
Obr. 12 Podíl přistěhovalých obyvatel v Kraji Vysočina mezi lety 2003 - 2012.....	51
Obr. 13 Podíl vystěhovalých obyvatel v Kraji Vysočina mezi lety 1993 – 2002	53
Obr. 14 Podíl vystěhovalých obyvatel v Kraji Vysočina mezi lety 2003 – 2012	54
Obr. 15 Migrace mezi centry v Kraji Vysočina mezi lety 1993 - 2002	57
Obr. 16 Migrace mezi centry v Kraji Vysočina mezi lety 2003 - 2012	58
Obr. 17 Migrační saldo v Kraji Vysočina mezi lety 1993 - 2002	60
Obr. 18 Migrační saldo v Kraji Vysočina mezi lety 2003 - 2012	61
Obr. 19 Objem migrace v Kraji Vysočina mezi lety 1993 - 2002.....	63
Obr. 20 Objem migrace v Kraji Vysočina mezi lety 2003 - 2012.....	64

Seznam tabulek

Tab. 1 Věkové složení v krajích k 31. 12. 2014.....	28
Tab. 2 Věkové složení v Kraji Vysočina k 31. 12. 2014.....	28
Tab. 3 Nezaměstnanost v krajích k září 2015	31
Tab. 4 Nezaměstnanost v Kraji Vysočina k září 2015	32