



**Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích
Pedagogická fakulta
Katedra geografie**

Martin Ležák

Dopravní dostupnost periferních oblastí v kraji Vysočina

Bakalářská práce

Vedoucí práce: RNDr. Stanislav Kraft, Ph.D.

České Budějovice, 2012

Prohlašuji, že jsem svoji bakalářskou práci vypracoval samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

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

V Českých Budějovicích dne

Podpis studenta

Tuto práci věnuji své mamince i rodině, jenž mě po dobu mého studia neuvěřitelně pomáhali nejen materiálně, ale i psychicky, chci jim též poděkovat za jejich ohromnou trpělivost a obětavost, co mi vyjadřovali svými skutky. Práci chci také věnovat své drahé snoubence Luce za její lásku a podporu, které mi každodenně dodávaly potřebný elán a chuť nejen ke studiu. Děkuji i Bohu za jeho přízeň a milosti, kterými mě zahrnuje.

Na tomto místě bych chtěl vřele rád poděkovat vedoucímu bakalářské práce, panu RNDr. Stanislavovi Kraftovi, Ph.D., za jeho rady, připomínky a čas, který mi vždy velice ochotně věnoval. Spolupráce s ním mě velmi naplňovala, rád jsem si vždy vyslechl jeho cenné připomínky ke zpracování celé práce.

ANOTACE:

Hlavním cílem této práce je vytýčení periferních obcí či souvislejších prostorově homogennějších oblastí v kraji Vysočina na základě komplexních socio – ekonomických ukazatelů, jenž zevrubně popisují jednotlivé procesy odehrávající se v každém geografickém prostoru. Ke stanovení periferií byly pro autora důležité využít základní teoretická východiska a zevrubné práce nejrůznějších sociálních geografů v dané problematice. V dalších částech práce autor přistupuje k podrobné analýze socio – ekonomických kategorií a k odhalení prostorových rozdílů ve zkoumaném kraji. Po vytýčení periferních oblastí se autor bude snažit představit obsáhlou a charakterem všestrannou analýzu kvality dopravní dostupnosti v takto definovaných obcích, což je zároveň druhým ústředním cílem práce. Na dopravní dostupnost se v geografickém prostoru váže celá řada nejrůznějších aktivit, proto je nesmírně důležité prozkoumat její efektivnost, stejně tak jako jistou rozdílnost v její kvalitě. Součástí rozsahu práce jsou finální mapové výstupy periferních oblastí v kraji Vysočina a kvality dopravní dostupnosti v těchto okrajových obcích.

SUMMARY:

The main concept of this bachelor thesis is the definition of peripheral municipalities or coherent spatially homogeneous areas in Vysočina region based on comprehensive socio-economic indicators, which describe in detail the various processes occurring in each geographical area. For the author, it was important to use fundamental theoretical basis and detailed work of various social geographers in the this issue to determine the peripherals. In other parts of thesis the author continues by detailed analysis of the socio-economic categories and discovers spatial differences of the analysed region. After the peripheral areas determination, he will present a comprehensive and versatile character analysis of quality of transport service in such municipalities, which is the second aim of this work. Wide variety of activities are bound with the transport accessibility in the geographical area, so it is extremely important to explore its effectiveness, as well as some differences in its quality. Final maps of peripheral areas in Vysočina region and of quality of transport service in these marginalized municipalities are included in this thesis.

OBSAH:

1. ÚVOD A CÍLE PRÁCE	7
2. METODIKA ZPRACOVÁNÍ	9
2. 1. ROZSAH ZKOUMANÉHO ÚZEMÍ A VÝBĚR STŘEDISEK.....	9
2. 2. VYMEZENÍ PERIFERNÍCH OBCÍ V KRAJI VYSOČINA.....	12
2. 2. 1. Časová dostupnost střediska.....	12
2. 2. 2. Míra registrované nezaměstnanosti.....	14
2. 2. 3. Index stáří.....	15
2. 3. STATISTICKÉ UCHOPENÍ TŘÍ ZÁKLADNÍCH ZNAKŮ PERIFERNOSTI.....	16
2. 4. METODICKÉ UCHOPENÍ KRITÉRIÍ DOPRAVNÍ DOSTUPNOSTI PERIFERNÍCH OBCÍ V KRAJI VYSOČINA.....	18
3. ZÁKLADNÍ TEORETICKÁ VÝCHODISKA V HODNOCENÍ SOCIO – EKONOMICKÝCH FAKTORŮ V OBCÍCH KRAJE VYSOČINA	23
3. 1. KATEGORIE ČASOVÉ DOSTUPNOSTI STŘEDISEK.....	23
3. 2. KATEGORIE MÍRY REGISTROVANÉ NEZAMĚSTNANOSTI.....	31
3. 3. KATEGORIE INDEXU STÁŘÍ.....	34
4. HODNOCENÍ SOCIO - EKONOMICKÝCH FAKTORŮ V OBCÍCH KRAJE VYSOČINA V KONTEXTU PERIFERNOSTI	38
4. 1. HODNOCENÍ FAKTORU ČASOVÉ DOSTUPNOSTI STŘEDISEK V PERIFERNÍCH OBLASTECH.....	38
4. 2. HODNOCENÍ FAKTORU MÍRY REGISTROVANÉ NEZAMĚSTNANOSTI V PERIFERNÍCH OBLASTECH.....	42
4. 3. HODNOCENÍ FAKTORU INDEXU STÁŘÍ V PERIFERNÍCH OBLASTECH.....	45
5. VYTÝČENÉ KATEGORIE PERIFERNÍCH OBCÍ DLE ZÁKLADNÍCH SOCIO – EKONOMICKÝCH FAKTORŮ ÚZEMÍ	47
5. 1. ČÁSTEČNĚ PERIFERNÍ OBCE V KRAJI VYSOČINA.....	48
5. 1. 1. Částečně periferní obce v kraji Vysočina na základě syntézy časové dostupnosti středisek a míry registrované nezaměstnanosti.....	48
5. 1. 2. Částečně periferní obce v kraji Vysočina na základě syntézy časové dostupnosti středisek a indexu stáří.....	51
5. 1. 3. Částečně periferní obce v kraji Vysočina na základě syntézy míry registrované nezaměstnanosti a indexu stáří.....	54
5. 2. KUMULOVANÁ PERIFERNOST V OBCÍCH KRAJE VYSOČINA.....	56
6. ZHODNOCENÍ KVALITY DOPRAVNÍ DOSTUPNOSTI PERIFERNÍCH OBCÍ V KRAJI VYSOČINA	61
6. 1. PERIFERNÍ OBCE S DOBROU DOPRAVNÍ DOSTUPNOSTÍ.....	63
6. 2. PERIFERNÍ OBCE S PRŮMĚRNOU DOPRAVNÍ DOSTUPNOSTÍ.....	64
6. 3. PERIFERNÍ OBCE SE ŠPATNOU DOPRAVNÍ DOSTUPNOSTÍ.....	65
7. ZÁVĚR	68
SEZNAM CITOVANÉ LITERATURY A POUŽITÝCH ZDROJŮ	73

1. ÚVOD A CÍLE PRÁCE

Problematika periferií, tedy oblastí s nepříznivými socio – ekonomickými jevy, hraje v aktuálním ubírání sociální geografie velmi významnou úlohu. Téměř v každém geografickém prostoru dochází na základě demografických, ekonomických, sociálních a jiných faktorů k územní diferenciaci, která má za následek rozdílné postavení v sídelním, průmyslovém, dopravním systému. Základy jisté prostorové diferenciaci byly položeny v době průmyslové revoluce již z počátku 19. století, kdy docházelo k transformaci manufaktur, umístěných téměř v každém sídle na větší průmyslové podniky, jenž byly soustřeďovány do měst s vhodnými fyzicko geografickými podmínkami (zejména díky nerostným surovinám). Tyto sídelní struktury postupem času nabývaly na svém významu, zvětšoval se tak rozdíl mezi městem, jeho zázemím a venkovem. Aktuální suburbanizační procesy však nahrávají opačnému trendu - průmyslové podniky a nejrůznější ekonomické aktivity jsou přesouvány za hranici městského intravilánu, stejně tak jako obyvatelstvo, jenž se stěhuje do suburbanizačního zázemí města. Nicméně i v současné době lze v geografickém prostoru spatřovat rozdílné postavení jednotlivých oblastí či konkrétních obcí, které jsou způsobené odlišným socio – ekonomickým potenciálem daného území. Oblasti, v nichž je tento potenciál podprůměrný či ryze negativní se nazývají periferiemi.

Stanovení periferií je velice komplexní geografická otázka, jelikož každý sociální geograf k tomuto problému přistupuje vysoce individuálně, zejména v rozsahu zkoumaných charakteristik, které v daném území ovlivňují jednotlivé procesy a budoucí potenciál. Autor se v této práci pokusí navázat na četné sociálně geografické analýzy periferních oblastí a jedním z jeho ústředních úkolů bude vytýčení periferní obcí v kraji Vysočina na základě tří komplexních faktorů: časové dostupnosti, míry registrované nezaměstnanosti a indexu stáří. Jak si autor uvědomuje, pro větší komplexitu této analýzy by bylo vhodné zohlednit další socio – ekonomické charakteristiky, ovšem omezený rozsah práce a dostupnost některých dat mu tuto skutečnost neumožňují. Nicméně je dobré podotknout, že zvolené tři základní kategorie jsou svým významem vhodnými a reprezentativními vlastnostmi, které položí základ poměrně zevrubné sociálně geografické analýze periferních oblastí v kraji Vysočina.

Autor se dále zaměří na podrobnou deskripci zmiňovaných kategorií v kontextu perifernosti. Při této příležitosti budou uvedena nejdůležitější teoretická východiska, podle nichž budou reprodukovány výsledky a závěry za jednotlivé kategorie. Budou též

sledovány rozdílné projevy zkoumaných znaků perifernosti v kraji Vysočina v porovnání s republikovým kontextem.

Jak je uvedeno v následujících kapitolách textu, i mezi periferiemi existuje jistá diference, proto se autor nepokusil v kraji Vysočina stanovit jen jediný typ periferií, který by zastřešoval vždy nejhorší hodnoty zkoumaných kategorií, nýbrž další tři druhy periferních oblastí a to vždy na základě syntézy nejvíce negativních hodnot u dvou sledovaných kritérií. Všechny tyto čtyři typy periferních regionů budou zaneseny do finálního mapového výstupu. Odhalení rozdílu mezi periferiemi je zároveň dalším důležitým cílem této práce.

Na závěr ve druhé analytické části práce, po určení a přesné prostorové lokalizaci periferních oblastí, bude dalším autorovým ústředním cílem zhodnocení kvality dopravní dostupnosti v těchto obcích na základě časové a frekvenční dostupnosti. Dopravní dostupnost je řazena mezi nejtěžnější sociálně geografické charakteristiky, vždyť na systém dopravy se v geografickém prostoru váže celá řada dalších aktivit a procesů, a zcela zásadním způsobem ovlivňuje obyvatelstvo daného území a kvalitu žití. Autor se pokusí povšimnout rozdílné úrovně dopravní dostupnosti v periferních obcích, která bude úzce souviset s časovou efektivností a četností spojů veřejné hromadné dopravy, ale i dopravní polohou sledované periferní obce v dopravním systému. Vždyť periferní obce jsou svým charakterem na základě těchto vlastností vysoce heterogenními regiony, mezi nimiž proto bude existovat jistá diference. Kvalita dopravní dostupnosti bude vymezena díky sadě elementárních dopravních faktorů, které budou statisticky zpracovány a pomocí fundované metodiky budou zaneseny do mapového výstupu, ze kterého bude kvalita dopravní dostupnosti zcela jasně zřetelná.

U problematiky vytýčení periferních obcí v kraji Vysočina se dá předpokládat jistá prostorová diferenciaci, kdy největší počet periferních regionů bude očekáván při hranicích se sousedními kraji – v případě kraje Vysočina s Jihočeským, Středočeským, Pardubickým a Jihomoravským, a naopak nejmenší četnost periferií uvnitř jednotlivých správních regionů ORP. Autor očekává výskyt nejvíce homogenních periferních oblastí ve správních regionech ORP Pacov, Moravské Budějovice, Třebíč, Náměšť nad Oslavou, především z důvodu slabých možností ekonomických aktivit v území, která se projevuje vysokými hodnotami míry registrované nezaměstnanosti, dále rurálním charakterem regionů a nevyhovující časovou dostupností střediska hlavně díky velké fyzicko geografické vzdálenosti od centra správního obvodu. Autor dále očekává vysoký vliv dálnice D1 ve struktuře nezaměstnanosti, méně už v sektoru mikroregionální časové dostupnosti.

Kvalita dopravní dostupnosti periferních obcí bude rozdílná v obcích se špatnou dopravní polohou, velkou vzdáleností od střediska či absencí železnice.

2. METODIKA ZPRACOVÁNÍ

V následující kapitole jsou popsány metodické postupy, které byly použity pro dosažení stanovených cílů. V úvodních pasážích textu je popisován zvolený postup výběru středisek, ke kterým se vztahuje časová dostupnost z jednotlivých obcí, a popis rozsahu zkoumaného území či spíše jeho regionální typologie. Dále jsou stručně nastíněny rozdílné koncepty autorů zabývající se problematikou výběru střediskových obcí. V dalších subkapitolách je uvedena deskripce kritérií, jenž byly zvoleny k dosažení jednoho ze základního cílu práce – vytýčení periferních oblastí ve zkoumaném území. Těmito užitými hledisky při posuzování znaků perifernosti jednotlivých obcí jsou časová dostupnost, míra registrované nezaměstnanosti a index stárí populace. Po užití každého kritéria je vysvětleno na příkladech prací jiných autorů. Je též popsán postup při zpracování zdrojových dat. V závěrečné subkapitole je nastíněn základní metodický postup při zpracování dopravně geografických kritérií, jenž jsou užity k následné analýze dopravní dostupnosti periferních oblastí, jakožto druhého základního cíle této práce.

2. 1. ROZSAH ZKOUMANÉHO ÚZEMÍ A VÝBĚR STŘEDISEK

Rozsah zkoumaného území a výběr středisek hraje zcela klíčovou roli pro metodicky jednotné zpracování práce. Problematika vytýčení rozsahu řešeného území a vhodný výběr středisek je komplexní sociálně geografická otázkou, která je v současnosti jedna z hlavních směrů výzkumu v oboru sociální geografie.

Podle Hampla (2005), jenž zkoumal výběr středisek podle komplexních ukazatelů, se na území České republiky nachází tři druhy regionů s přílehlými středisky stejné hierarchie. Za územně největší jednotku je považován makroregion, který je soustředěn na celém území České republiky, s jediným střediskem – metropolí Prahou. Mezoregiony zhruba kopírují hranice krajů a jejich střediska tvoří vybraná krajská města (Brno, Ostrava, Plzeň, Olomouc, České Budějovice, Zlín, Hradec Králové, Ústí nad Labem, Pardubice, Liberec a Karlovy Vary), která jsou seřazena podle pořadí komplexního regionálního významu. Jihlava, jakožto krajské středisko Vysočiny, není dle výše zmíněné Hamplovy typologie (2005) považována za centrum mezoregionálního významu. Hlavním důvodem jsou tehdejší exponovanost na Prahu a Brno, zejména kvůli nadregionálně důležité dálnici D1, a také spíše uměle ustanovené

administrativní středisko. Po ustanovení města Jihlavy krajským městem po 1. 1. 2000 se vývoj města i jeho suburbanizačního zázemí začal velice mohutně rozvíjet, zejména díky velice výhodné dopravní poloze přišly do lukrativních průmyslových zón noví zahraniční investoři (pro příklad: Bosch Diesel, Automotive Lighting apod.), kteří zvedli celkovou ekonomickou atraktivitu regionu. Za nejmenší regionální jednotky jsou považovány mikroregiony, které kopírují hranice bývalých okresů.

Ve výběru středisek hrají neméně důležitou roli faktory parciální, které ve svých pracích zkoumaly například Kubeš, Pahorecká (2000) nebo Kubeš, Slezáková (2000). V jejich specifické metodě výběru středisek vymezily dopravní regiony vztahující se k centrům obslužné vybavenosti.

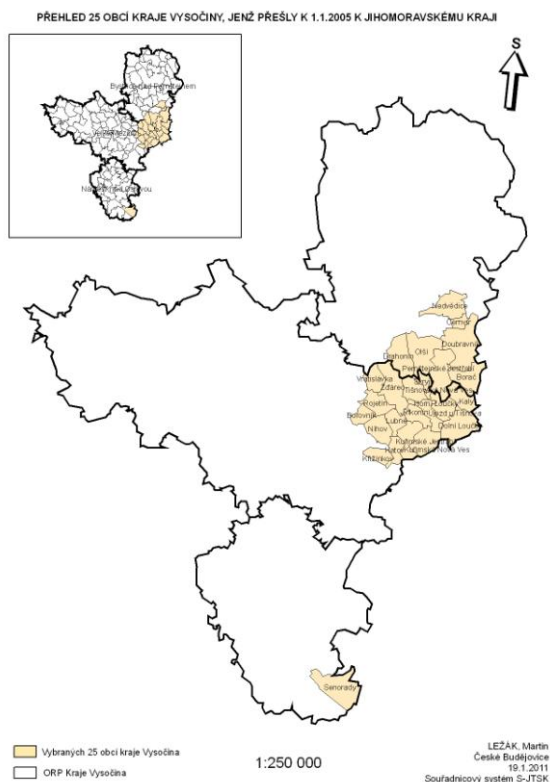
Dalším teoretickým konceptem je výběr středisek podle dopravních ukazatelů. Dopravu jako dominující faktor v utváření regionů a jejich, většinou dojížděkových, středisek zahrnuly do svých prací například Hůrský, Řehák, Marada či Kozanecká. Nejkomplexnější metodu ve zhodnocení středisek na základě dopravních ukazatelů a vytvoření spádových regionů uvádí Hůrský (1969). Jednotlivá střediska byla hodnocena na základě polohy daného sídla v dopravní síti, dále Hůrský posuzoval celkový počet a kapacitu spojů hromadné dopravy, intenzitu a objem osobní automobilizace, či jiné marginálnější faktory - míru registrované zaměstnanosti v sektoru dopravy nebo objem vykládky železniční dopravy. Mezi další významnou metodu ve výběru středisek podle dopravních ukazatelů patří práce Řeháka (1997), jenž vymezil střediska podle počtu končících spojů v určitém sídle.

Rozsah zkoumaného území vycházel ze samotného cíle této práce – na základě vlastních kritérií vymezit periferní obce či územně větší periferní oblasti v jednotlivých obcích kraje Vysočina. Kraje v České republice jsou řazeny do hierarchie vyšších územněsprávních celků vzniklých podle zákona č.129/2000 Sb. ke dnu 1.1.2000 v první fázi územní reformy. Vznik krajů ovšem předpokládala již současná platná Ústava České republiky, jenž nabyla právní moci k 1.1.1993 - článek 99 hovoří o genezi vyšších územních samosprávních celků, tedy krajů. Kraje spojují do prostorově větších celků nižší územněsprávní podcelky – okresy, které legislativně ukončily svoji činnost k 31.12.2002 v rámci druhé fáze reformy územní správy. Ovšem i dnes mají okresy svůj podstatný význam. Jednak stále slouží jako statistická jednotka, ze které mohou získávat nejrůznější typy dat za zcela přesně vymezené území, zároveň jsou v bývalých okresních městech koncentrovány důležité regionální úřady či instituce (pro příklad okresní pobočky Úřadu práce, České správy sociálního zabezpečení, Katastrálního úřadu apod.). Druhá fáze reformy územní veřejné správy stanovila kromě legislativního zániku okresů počátek územně nejmenších podcelků –

správních obvodů obcí s rozšířenou působností (dále jen SOORP). Správní obvody ORP jsou v hierarchii regionů nejnižšími mikroregionálními celky, jejich geneze je ustanovena zákonem č.314/2002 Sb. Vyhláškou 382/2002 Sb. byly vymezeny samotné správní obvody (dále jen SOORP) včetně obcí spadající do jednotlivých správních regionů.

V kraji Vysočina se nachází celkem 15 SOORP, konkrétně: 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 a Žďár nad Sázavou. Do těchto správních obvodů přísluší celkem 704 obcí (stav k 1.1.2005), ovšem v práci jsou vyhodnocována data za 729 obcí, jelikož 25 z nich bylo na vlastní žádost přeřazeno z kraje Vysočina do Jihomoravského kraje. Jmenovitě se jedná o obce: Borač, Borovník, Černvír, Dolní Loučky, Doubravník, Drahonín, Horní Loučky, Kaly, Katov, Křižínkov, Kouřimská Nová Ves, Kouřimské Jestřábí, Lubné, Nedvědice, Níhov, Olší, Pernštejnské Jestřábí, Rojetín, Říkonín, Senorady, Skryje, Tišnovská Nová Ves, Újezd u Tišnova, Vratislávka a Žďárec. Tyto obce spadaly do SOORP Bystřice nad Pernštejnem, Náměšť nad Oslavou a Velké Meziříčí, nyní náleží do SOORP Tišnov. Z analýzy sesbíraných dat (viz kapitola 4. 1. 4. *Kumulovaná perifernost v obcích kraje Vysočina*) je možné zhodnotit kvalitu této drobné územní změny, která se v největší míře dotkla obyvatelů samotných obcí.

Obr. 1.: Obce kraje Vysočina, jenž byly k 1. 1. 2005 přeřazeny k Jihomoravskému kraji:



2. 2. VYMEZENÍ PERIFERNÍCH OBCÍ V KRAJI VYSOČINA

Krok 1

Uchopit jednotně, tedy podle stejných nejen sociálně – geografických charakteristik, problematiku vytýčení periferií či periferních regionů je složitým úkolem i pro geografy. Zejména definice pojmu „perifernost“ patří mezi komplikované politicko - geografické otázky. Zcela jasně se periferní regiony snaží vymezit ve své souhrnné práci Musil, Müller (2006), jejichž primárním cílem bylo vymezit současné vnitřní periferie na území České republiky a porovnat je s periferiemi stanovenými v 80. letech. Oba autoři využili celkem 17 socio - ekonomických indikátorů, jako například věkovou strukturu obyvatelstva, počet nezaměstnaných, počet pracovních míst či výstavbu suburbánních jednotek apod. Za periferní oblasti označily severní regiony Plzeňska a část znojemského okresu, ovšem ve vytýčení těchto periferních oblastí jsou dle autorova názoru mnohé nedostatky, zejména v malé komplexitě autory určených indikátorů - práce mimo jiné postrádá klíčový ukazatel časové dostupnosti. Kritérium časové dostupnosti středisek spolu s fyzicko – geografickými aspekty (př.: svažitost terénu, nadmořská výška) zahrnuje ve své práci Marada (2003), jenž ovšem nestanovuje konkrétní periferní regiony, nýbrž vymezuje základní teoretické charakteristiky periferních oblastí na území České republiky. Z nejnovějších sociálně geografických výzkumů je přínosná práce Krafta, Kubeše (2011), jejichž základním úkolem bylo určení periferií v jižních Čechách (zkoumané území přesahovalo ovšem rámec Jihočeského kraje) pomocí demografických, ekonomických a sociálních faktorů. Jejich práce se zejména pro svou komplexitu stala klíčovým teoretickým východiskem pro vytýčení periferních oblastí či mikroregionů v kraji Vysočina.

Při stanovení periferních obcí lze obecně uplatnit pravidlo, že je nutné pracovat s co největší územní podrobností, jako o tom hovoří Musil, Müller (2008) a Macešková, Ouředníček, Temelová (2009) či Kraft, Kubeš (2011). Statistické údaje je tedy vhodné zpracovávat za jednotlivé obce či mikroregiony, nikoli v okresním či krajském měřítku.

2. 2. 1. ČASOVÁ DOSTUPNOST STŘEDISKA

Problematika časové dostupnosti středisek tvoří jeden z hlavních ukazatelů ekonomické a sociální vyspělosti dílčího regionu. Beneš ve své práci odkazuje, že „D. Kusendová chápe časovou dostupnost jako určitý ukazatel, který na základě přístupnosti nebo

dosažitelnosti daného objektu k ostatním objektům určuje jeho postavení v rámci prostorové struktury“ (2008, s. 12). Laicky řečeno, dostupnost vyjadřuje jakým způsobem a za jaký časový horizont se lze dostat z jednoho místa do jiného. Ve střediscích regionálního či nadregionálního významu s dobrou časovou dostupností jsou koncentrovány sekundární průmyslová centra či služby terciárního, kvartérního a kvintérního typu, zejména však ve správním středisku daného kraje či správního obvodu ORP. V krajském městě jsou dále umístěny úřady krajské agendy (Krajský úřad, Pobočka krajského soudu v Brně, Krajská správa sociálního zabezpečení, krajské velitelství Policie ČR a pořádkových služeb, apod.) a nejrůznější instituce státního či soukromého charakteru. Všechny tyto podniky, firmy, instituce v krajském městě nabízí obyvatelstvu velkou akumulaci pracovních příležitostí. Do krajského města jakožto střediska správního regionu by se měly soustředit hlavní dopravní toky. Za správní středisko kraje Vysočina bylo k 1.1.2000 zákonem č.129/2000 Sb. ustanoveno město Jihlava. Krajské středisko čerpá ze své výborné dopravní polohy, která je zcela zásadní v dobré dopravní dostupnosti. Dostupnost krajského města však komplexně nezahrnuje všechny dopravní toky vyskytující se na území zkoumaného území, pro jednotné uchopení problematiky vytýčení periferií či periferních mikroregionů v rozsahu kraje je však nutné tento směr zohlednit, vždyť časová dostupnost správního střediska se řadí mezi základní indikátory ekonomického, demografického či sociálního růstu kraje. Výzkum časové dostupnosti krajského sídla není shodný s rozsahem této práce.

Autora bude zajímat časová dostupnost na mikroregionální bázi, tzn. dostupnost vybrané obce do příslušného správního střediska ORP. V analýze časové dostupnosti 729 obcí s tímto centrem byly užity data z práce Beneše (2008), jenž jednotlivé data vyhodnocoval z elektronické databáze jízdních řádů IDOS za rok 2006/2007. Jak Beneš uvádí: „z důvodu reprezentativnosti spojů musel každý uvažovaný spoj splňovat kritérium 183 dní. Což znamená, že spoj musel být v provozu minimálně čtyři dny v týdnu z důvodu předcházení přídatným spojům, které by zkreslovaly získané údaje.“ (2008, s. 17). I když jsou získané údaje staré 4 roky, jsou zcela reprezentativní, vždyť na území kraje Vysočina nebyla v této době narušena dopravní rovnováha – například vznikem integrovaného dopravního systému, jenž by zastřešil a zefektivnil oba dva ústřední druhy veřejné hromadné dopravy. Důležitým krokem je výběr referenčního dne v pracovním týdnu, za který byla podle Beneše stanovena středa 31.10. 2007, tak aby celkovou časovou dostupnost neovlivňovaly víkendové a občasně spoje (jezdící například jen v první a poslední den pracovního týdne). Dalšími metodickými požadavky byly délka spoje (maximální délka spoje byla stanovena na 240 minut), počet

přestupů (maximálně dva) nebo maximální délka přesunu mezi zastávkami v rámci jednoho spojení (maximálně 10 minut).

2. 2. 2. MÍRA REGISTROVANÉ NEZAMĚŠTNANOSTI

Při komplexním vytyčení periferních obcí v kraji Vysočina je nutno zohlednit i faktory ekonomické, mezi které patří například velikost obchodních toků (mezi samotnými ekonomickými subjekty - firmami, akciovými společnostmi, státními podniky, drobnými živnostmi či mezi jednotlivými sektory národního hospodářství, dále ekonomický rozvoj regionu (měřený ukazateli registrované zaměstnanosti a výše osobních příjmů obyvatel), příliv ekonomických subjektů na regionální či národní trh (určující je lokalizace těchto subjektů, jejichž střediska nebo výrobní linky nabízejí pracovní místa obyvatelům ze zkoumaného území) a v neposlední řadě ukazatele ziskovosti jednotlivých zemědělských, průmyslových, terciérních podniků.

Všechny tyto ekonomické aspekty vypovídají velice zřetelným způsobem o ekonomické vyspělosti nebo nevyspělosti, tedy perifernosti, zkoumaného území. Prebisich (1959) se svým výzkumu vytyčil charakterem industriální a rozvojové regiony na základě obchodních toků mezi nimi. Nerovnoměrným ekonomickým rozvojem regionů, jako kardinální příčinu polarizace prostorů, se zabývali ve své práci Blažek, Uhlíř (2002). Jeden z aktuálních trendů současné geografie ukazují ve své práci Kraft, Kubeš (2011), kteří pomocí komplexních socio – ekonomických činitelů (index dlouhodobého vývoje počtu obyvatel mezi lety 1971 – 2009; podíl obyvatel s dokončeným úplným středoškolským vzděláním na celkovém počtu obyvatel starších 15 let v roce 2011; intenzita bytové zástavby v letech 2000 – 2008, podíl obyvatel ve věku 0 – 14 let na celkovém počtu obyvatel v roce 2009, podíl obyvatel ve věku 65+ let na celkovém počtu obyvatel v roce 2009 či míra registrované nezaměstnanosti ekonomicky aktivních obyvatel taktéž v roce 2009) stanovili periferní oblasti na území jižních Čech. A právě míra registrované nezaměstnanosti, především z důvodu kvalitních a dobře dosažitelných údajů z průběžné evidence nezaměstnanosti, se staly klíčovým faktorem ve vytyčení periferních obcí či regionů v kraji Vysočina.

Ukazatel míry registrované nezaměstnanosti zohledňuje na rozdíl od čísel obecné míry nezaměstnanosti obyvatele, kteří jsou ještě registrováni u Úřadu práce (dále jen ÚP) příslušného správního obvodu a pobírají tak peněžní podporu v nezaměstnanosti. Rozdíl mezi oběma ukazateli je nepatrný, liší se v desetínách procenta. Od 3. čtvrtletí 2004 přistoupilo Ministerstvo práce a sociálních věcí k metodické změně spočívající v odlišném zahrnování

některých skupin osob jak do čitatele, tak do jmenovatele. V čitateli je počet tzv. dosažitelných neumístěných uchazečů o zaměstnání (včetně občanů ČR a občanů EU) a evidovaní nezaměstnaní ke konci období, kteří mohou ihned nastoupit do zaměstnání, ve jmenovateli pracovní síla, tj. počet zaměstnaných z VŠPS + počet zaměstnaných občanů EU + počet pracujících cizinců ze třetích zemí s platným povolením k zaměstnání či živnostenským oprávněním + počet dosažitelných neumístěných uchazečů o zaměstnání (vše klouzavý roční průměr).

Údaje o míře registrované nezaměstnanosti jsou výborně a velice přehledným způsobem dosažitelné z veřejného Integrovaného portálu Ministerstva práce a sociálních věcí ČR (MPSV ČR). Data za jednotlivé obce, jako základní sídelní jednotky, jsou přiřazena k příslušnému okresu, v případě kraje Vysočina byla nutno vyhledávat údaje za obce ležící celkem v pěti okresech: Havlíčkův Brod, Jihlava, Pelhřimov, Třebíč a Žďár nad Sázavou. Za referenční dobu byl zvolen leden 2011, jakožto měsíc, který nebyl ovlivněn sezónními zemědělskými, stavebními pracemi, brigádami či pracemi v oblasti cestovního ruchu (výjimku tvoří minimum obyvatel zaměstnaných v nevelkých lyžařských střediscích na Vysočině). V lednu 2011 je již patrný vliv celosvětové i evropské ekonomické krize, která zasáhla ekonomiky evropských zemích (zejména členů EU) a světových ekonomických gigantů před dvěma lety, pod jejími účinky dochází k masivnímu propouštění obyvatel z pracovních poměrů a zhoršování ekonomické a sociální situace a potenciálu.

2. 2. 3. INDEX STÁŘÍ

V předchozích dvou subkapitolách byly shrnuty ukazatele časové dostupnosti, jako klíčového znaku perifernosti zkoumaného území. Pro dosažení komplexních znaků perifernosti je však nutné zohlednit i aspekt demografický. Mezi základní demografický ukazatel, který autor ve své práci zahrnul, patří index stáří (vysvětlen dále). Ten ve své práci zohlednili také Chromý, Marada (1999). Dalšími demografickými charakteristikami jsou hustota zalidnění, dále hrubá míra celkové porodnosti ($hm = \text{počet narozených} / \text{počet obyvatel středního stavu} * 1000$) nebo průměrná čistá migrace za určité období na 1000 obyvatel, jak uvádí ve svém díle Janc (2000). Ovšem ukazatelem, který byl autorem této analýzy vybrán, jelikož zcela souhrnně charakterizuje perifernost zkoumaného regionu, je index stáří. Ten ve svých pracích uvádí Marada (2003) nebo Kraft, Kubeš (2011). Zejména dílo Krafta, Kubeše (2011) je pro vytýčení periferních obcí v kraji Vysočina základním teoretickým konceptem, kde autoři stanovují periferní oblasti v jižních Čechách na základě

podílu obyvatel ve věku 0 – 14 let na celkovém počtu obyvatel v roce 2009 a podílu obyvatel ve věku 65+ let na celkovém počtu obyvatel v témže roce 2009. Pro určení periferních obcí v kraji Vysočina byly oba demografické ukazatele sjednoceny v index stáří.

Index stáří (IS) vyjadřuje procentuelní podíl počtu obyvatel nad 65 let ku 100 obyvatelům v kategorii 0 – 14 let. Údaje za jednotlivé obce kraje Vysočina byly zpracovány z Veřejné databáze Českého statistického úřadu (ČSÚ) – Městské a obecní statistiky (MOS), ve které jsou v přehledné tabulce obsaženy nejen demografické čísla, ale hodnoty hospodářského či ekonomického charakteru, dále výměry ploch obce apod. Statistika je pracovníky Českého statistického úřadu průběžně revidována a upravována, platnost hodnot o počtu obyvatel, jež byly třeba k zjištění indexu stáří, byla k 31. 12. 2010.

2. 3. STATISTICKÉ UCHOPENÍ TŘÍ ZÁKLADNÍCH ZNAKŮ PERIFERNOSTI

Základními zvolenými znaky perifernosti zkoumaného území jsou časová dostupnost mikroregionálních středisek (*viz kapitola 2. 2. 1. Časová dostupnost střediska*), dále charakteristika ekonomické sféry – míra registrované nezaměstnanosti (*viz kapitola 2. 2. 2. Míra registrované nezaměstnanosti*) a posledním ukazatelem periferního geografického postavení je index stáří (*viz kapitola 2. 2. 3. Index stáří*). Klíčové důvody výběru těchto znaků jsou taktéž popsány v předchozích kapitolách, včetně elementárních teoretických aspektů vycházející z literatury a jednotlivých sociálně geografických výzkumů. Pro splnění jednoho ze základních cílů práce, kterým je vytýčení periferních obcí v kraji Vysočina, je třeba všechny tři kategorie přehledně statisticky uchopit a následně je přenést do digitální přehledné podoby.

V kritériu časové dostupnosti byly podle práce Krafta, Kubeše (2011) za periferní obce zvoleny takové, které spadaly do dvou rozdílných časových intervalů. V případě pěti regionů bývalých okresních měst (či spíše bývalých okresních úřadů, protože okresní územní celky byly zachovány jako statistická jednotka) byly za periferní obce označeny ty obce, ze kterých byla časová dostupnost přilehlých spádových středisek okresního významu horší (tzn. větší) než 31 minut. Druhý interval tvořily obce hierarchie ostatních deset center SOORP nižší územní typologie, z nichž je faktor časové dostupnosti správního centra větší než 41 minut. Z analýzy byla logicky vyňata spádová střediska ORP jednotlivých regionů, do nichž jsou dopravní toky směřovány, čili nemohou být zákonitě zkoumány, konkrétně jde o centra

Bystřice nad Pernštejnem, Chotěboř, Havlíčkův Brod, Humpolec, Jihlava, Moravské Budějovice, Nové Město na Moravě, Náměšť nad Oslavou, Pacov, Pelhřimov, Světlá nad Sázavou, Telč, Třebíč, Velké Meziříčí a Žďár nad Sázavou. Autor k určení periferních obcí v kontextu časové dostupnosti využil data z roku 2007, které nashromáždil ve své práci Beneš (2008).

U ostatních dvou ukazatelů byla využita statistická metoda kvantilů. Kvantily jsou ve statistice čísla (hodnoty), která dělí soubor seřazených (například naměřených) hodnot na několik zhruba stejně velkých částí, v případě této práce se jednalo o 4 totožné části. Jejich velikou předností je, že respektují danou regionální variabilitu. Přičemž obce spadající vždy do nejhorší kategorie Q (75) – tedy obce s nezaměstnaností větší než $Q(75) = 17,6\%$ a indexem stáří $Q(75) = 1,57$ a výše – byly určeny za periferní.

Veškeré statistické údaje o všech 729 obcích kraje Vysočina byly zaneseny do programu Microsoft Excel verze 2003, ve kterém byla vytvořena tabulka, jež byla pomocí aplikace Microsoft Access 2003 (podporující přenos externích tabulkových databází) převedena do atributové tabulky mapového programu ArcGIS 9.1. Jedná se o software primárně sloužící ke zhotovení mapových podkladů do nejrůznějších sfér – úřady a instituce (státní i soukromé oblasti), hydrologie, kartografie a geodézie, demografie apod. Pomocí předdefinovaných programových funkcí byly programem ArcGIS 9.1. vytvořeny mapové výstupy tří zvolených ukazatelů zkoumaného území - časové dostupnosti středisek, míry registrované nezaměstnanosti a indexu stáří.

Po vzniku těchto tří mapových děl autor zcela přehledným způsobem určil čtyři kategorie periferních obcí či alespoň částečně homogenních oblastí. Za první druh periférií byla stanovena perifernost kumulovaná, tzn. že do této skupiny byly situovány obce, jež podle všech tří socio - ekonomických ukazatelů spadaly vždy do nejhorších kategorií. Jednalo se tedy o obce, z nichž byla časová dostupnost přilehlých správních středisek větší než 30 potažmo 40 minut (podle územní hierarchie), dále jejichž míra registrované nezaměstnanosti přesahovala hodnotu 17,6 % a index stáří převyšující hodnotu 1,57. Druhý, třetí a čtvrtý druh periferních obcí autor označil za částečně periferní, jedná se o syntézu dvou ze tří ústředních socio – ekonomických faktorů, vždy jsou započítávány nejhorší kategorie daných faktorů. Byly tak definovány tři nové druhy rozdílných periferních charakteristik, první zahrnoval dopravně - ekonomické aspekty, druhý dopravně – demografické faktory a třetí ekonomicko – demografické charakteristiky.

2. 4. METODICKÉ UCHOPENÍ KRITÉRIÍ DOPRAVNÍ DOSTUPNOSTI PERIFERNÍCH OBCÍ V KRAJI VYSOČINA

Krok 2

Dopravní dostupnost jakéhokoli zkoumaného území je jednou z nejzákladnějších, ale i nejvíce komplexních sociálně geografických charakteristik. Na systém dopravy se v geografickém prostoru váže celá řada dalších aktivit a procesů, zcela zásadním způsobem je pomocí něho ovlivňováno obyvatelstvo daného území. Dopravní dostupnost je chápána jako možnost (respektive nemožnost) přepravit se z daného bodu A do jiného bodu B. Problematikou dopravní dostupnosti se zabývali například Kusendová (1996), jenž ji na základě dosažitelnosti daného území k ostatním územím chápe jako důležitý geografický element. Mirvald (1999) ve své práci definuje dopravní dostupnost na základě prostorové, časové a frekvenční dostupnosti dopravních uzlů, přičemž optimální postavení uzlu stimuluje socio – ekonomické aktivity ve vybraném území.

Dopravní dostupnost je obecně koncentrována v regionech se značným stupněm urbanizace, kde jsou populačně i rozlohou větší sídla umístěna blíže sobě, jsou proto funkčně, pomocí dopravních toků, propojena do celku. Naopak v oblastech s nižší mírou urbanizace, kde je hojnější koncentrace menších sídel v geografickém prostoru dále od sebe, nejsou vazby mezi těmito sídly silné.

Pro analýzu dopravní dostupnosti v periferních obcích v kraji Vysočina autor, na základě svého subjektivního úsudku, stanovil šest základních dopravních kritérií, které mají za cíl co nejkompaktněji určit ve zkoumaném území kvalitu dopravní dostupnosti. Tyto kritéria byla převzata z práce Seidenglanze (2007), jenž hodnotil dopravní dostupnost venkovského prostoru (konkrétně v regionech Znojemska, Moravskobudějovicka, Kyjovska, Pelhřimovska) za základě čtyř dopravních charakteristik frekvenční dostupnosti (počet spojů ve vybraném období), které mají co nejpřesněji popisovat dopravní situaci v regionu. Kvalita dopravní dostupnosti v kraji Vysočina byla analyzována pomocí sady šesti kritérií, jenž jsou uvedeny v tabulce níže (*viz Tab. 1.*) a které jsou kombinací frekvenčního a časového druhu dopravní dostupnosti. Seidenglanz zohlednil u jednotlivých dopravních oblastí pouze počet spojů, tedy faktor frekvenční dopravní dostupnosti, nikoli ovšem ukazatel časové dostupnosti těchto spojů, který má kardinální výpovědní hodnotu o efektivnosti dopravní dostupnosti ve zkoumaném území. Pro co nejkompaktnější analýzu dopravní dostupnosti periferních obcí, jenž je dalším ústředním cílem této práce, autor považuje za klíčové, Seidenglazem stanovené

kritéria rozšířit právě o hodnoty časové dostupnosti, která v současných geografických relacích hraje, zejména v problematice smršťování geografického prostoru, klíčovou úlohu.

Tab. 1.: Kritéria pro analýzu dopravní dostupnosti periferií v kraji Vysočina s vymezením jejich důležitosti za pomoci zohlednění jejich váhy:

KRITÉRIA	Váha
1) Ranní špička [min.]	6
2) Počet spojů ranní špička	5
3) Večerní špička [min.]	4
4) Počet spojů večerní špička	3
5) Sobota [min.]	2
6) Počet spojů sobota	1

Vysvětlivky: Ranní špička: myšleno od 4:00 do 8:59; referenční den: 16.5.2012
 Večerní špička: myšleno od 18:00 do 23:59; referenční den: 16.5.2012
 Sobota: v průběhu 24 hodin od 0:00 do 23:59; referenční den: 19.5.2012

Uvedeným šesti kritériím byla dle subjektivního autorova uvážení přidělena tzv. váha, jejíž hodnota osciluje od čísla 6 (nejvyšší důležitost) po 1 (naopak nejmenší důležitost). Za nejvýznamnější kritérium byla vybrána časová dostupnost střediska v ranní dopravní špičce běžného pracovního dne od 4:00 do 8:59, kdy velká část obyvatel musí uskutečňovat dojížděku do zaměstnání, škol, na úřady, za službami, lékařem apod. Spolu s počtem spojů v ranní dopravní špičce poukazují obě kritéria na kvalitu dopravní dostupnosti ve vymezeném území, přičemž faktor časové náročnosti přepravy byl autorem upřednostněn, vždyť podle jeho názoru poukazuje daleko více, než počet spojů, na efektivnost dopravního systému v daném území. Obyvatelé budou daleko raději uskutečňovat dojížděku v kratším časovém intervalu i za cenu menšího počtu spojů, mezi kterými mohou vybírat. Za referenční den byla vybrána středa 16. 5. 2012, kdy není dopravní dostupnost ovlivňována pátečními, prázdninovými ani víkendovými spoji. Dalšími metodickými požadavky, jenž byly převzaty z práce Beneše (2008), jsou délka spoje (maximální délka spoje byla stanovena na 240 minut), počet přestupů (maximálně dva) nebo maximální délka přesunu mezi zastávkami v rámci jednoho spojení (maximálně 10 minut).

Za další dvě kritéria důležitá při analýze dopravní dostupnosti periferií byla autorem vybrána časová dostupnost ze správních středisek ORP do dílčích obcí ve večerních hodinách běžného pracovního dne od 18:00 do 23:59 a počet spojů stejné večerní kategorie, přičemž za důležitější dle autorova subjektivního úsudku je považováno časové vyhodnocení večerní dojížděky. U obou dvou kritérií byl použit stejný referenční den, jako v případě ranní dopravní špičky, tedy středa 16. 5. 2012. Poslední dvě kritéria, jenž jsou svým významem nejméně

podstatné, jsou časová dostupnost z obce do centra regionu ORP v sobotu v průběhu 24 hodin, od 0:00 do 23:59, a počet spojů vydávající se na cestu právě po tuto časovou periodu. Za modelový den byla autorem stanovena sobota 19. 5. 2012, kdy v systému veřejné hromadné dopravy nefigurují posilněné prázdninové víkendové spoje. Pro všech 157 periferních obcí bylo těchto šest ústředních dopravních charakteristik vyhodnoceno na základě online databáze spojů veřejné hromadné dopravy IDOS, veškeré zjištěné data byly zaneseny do přehledové tabulky v programu Microsoft Excel verze 2003 a jsou k dispozici k verifikaci v Příloze.

Po vyhodnocení základních kategorií, podle nichž bude analyzována kvalita dopravní dostupnosti periferií v kraji Vysočina, před autorem stála otázka, jak nepřehledné a objemově velké množství dat uchopit tak, aby měly výpovědní hodnotu. Vznikla tedy fundovaná metodika, která celý statistický soubor čítající hodnoty šesti základních kritérií pro 157 periferních obcí, roztrídí, a jenž tak budou moci být použity pro komplexní charakteristiku dopravní dostupnosti periferií. Každému z šesti kritérií byla po subjektivní úvaze přidělena váha od 6 (největší důležitost) do 1 (nejmenší důležitost), která bude hrát klíčovou roli až v poslední fázi tohoto metodického postupu. Pro první (časová dostupnost v ranní dopravní špičce) a druhé kritérium (počet spojů v ranní dopravní špičce) byl vypočítán medián, tedy prostřední hodnota celého statistického souboru, která na rozdíl od metody aritmetického průměru nebere v potaz odchylky, ať už menších či větších hodnot. Po výpočtu mediánu, který v případě časové dostupnosti v ranní dopravní špičce činil 48 minut a u počtu spojů stejné kategorie 4 spoje, byl jednotlivým obcím přidělen určitý počet bodů - v rozmezí 0, 1 a 2 body, podle velikosti hodnoty daného kritéria v porovnání se stanoveným mediánem.

Tab. 2.: Bodové vyhodnocení kritérií časové dostupnosti v ranní dopravní špičce a počet spojů ve stejném časovém horizontu:

KRITÉRIA 1) 2)	
Počet bodů	Zdůvodnění
0	horší časová dostupnost; menší počet spojů
1	medián
2	lepší časová dostupnost; větší počet spojů

V případě, že hodnoty u kritérií časové dostupnosti byly větší (tzn. méně příznivé) a u počtu spojů menší (taktéž méně příznivé), obci bylo přiřazeno 0 bodů, a opačně – tedy nižší (příznivější) hodnoty časové dostupnosti a vyšší (také příznivější) počet spojů znamenal pro danou obec získání 2 bodů. A shodovali se hodnoty u obou kategorií s vypočítaným mediánem,

byl obci přiřčen 1 bod. Maximální zisk pro jednu obec z jednoho kritéria byl 2 body, pro obě 4 body, naopak nejméně 0 bodů.

Pro ostatní čtyři kritéria byla metodika ohodnocování jednotlivých obcí počtem bodů podobná, vždyť zůstal stejný maximální i minimální počet bodů – 2 body a 0 bodů. Ovšem u těchto kritérií musela být, z důvodu nulových hodnot u velké části statistického souboru, jak v případě časové dostupnosti ve večerních hodinách a o sobotách, ale i u počtu spojů ve stejných časových relacích, metodika zpracování mírně pozměněna. Pakliže byl v dané periferní obci zaznamenán alespoň jeden spoj ve večerních hodinách a jeden spoj v průběhu celé soboty, byl obci přiřazen 1 bod a naopak, nebyl-li u periferních obcí nalezen ani jediný spoj u všech čtyřech kritériích, daná periferie získala 0 bodů.

Obr. 2.: Schéma bodového hodnocení třetího, čtvrtého, pátého a šestého kritéria:

KRITÉRIA 3) 4) 5) 6)	
Počet bodů	Zdůvodnění
0	žádný spoj
1	1 spoj a více

Počet bodů	Zdůvodnění
0	horší časová dostupnost; menší počet spojů
0,5	medián
1	lepší časová dostupnost; větší počet spojů

U kritériích, u kterých bylo možno pozorovat výskyt alespoň jednoho spoje, byla dále využita metoda mediánu. U kritéria časové dostupnosti ve večerních hodinách tvořila medián hodnota 39 minut, u počtu spojů byl zjištěn medián o hodnotě 1 spoj, dále u kategorie časové dostupnosti v průběhu celé soboty se medián pohyboval na hranici 57 minut a u počtu spojů stejné časové kategorie 1 spoj. A poté byl postup analogický, jako v případě prvního a druhého kritéria. Hodnoty jednotlivých kritériích byly porovnány s velikostí vypočítaného mediánu a posléze byl periferním obcím přidělen určitý počet bodů, v rozmezí od 0, 0,5 do 1 bodu. Maximální počet bodů, jenž mohla daná periferní obec získat z každého ze čtyř kritériích, je taktéž stejný s prvními dvěmi kritériii, tedy 2, totožný je i minimální počet získaných bodů pro vybranou obec – 0. Jeden bod byl například přiřazen té periferii, ve které byl spatřován alespoň jeden spoj ve večerních hodinách (ale podobně v sobotní kategorii) a ve které byly výsledné hodnoty horší, než vypočítaný medián daného kritéria. O půl bodu více - 1,5 bodů, získala obec taktéž s výskytem alespoň jednoho spoje, ovšem v níž byly zjištěné hodnoty kritériích shodné s mediánem dané kategorie. Dva body byly přiřazeny perifériím s lepší časovou dostupností či hojnějším výskytem počtu spojů, v porovnání s hodnotou mediánu.

Po přidělení bodů každé periferní obci ve všech šesti kritériích byly zjištěné bodové zisky vynásobené váhou jednotlivého kritéria (*pozn. k ověření v příloze*). Například hodnoty časové dostupnosti v ranní dopravní špičce, jakožto nejdůležitější kategorie, byly násobeny šestkou, analogicky autor postupoval dle důležitosti daného kritéria. Po vynásobení hodnot u všech šesti kritérií byly výsledné bodové zisky sečteny, maximální zisk pro jednu periferní obec byl 42 bodů a minimální 0 bodů. Tyto body byly zaneseny do tabulky v programu Microsoft Excel verze 2003, načež byly pomocí programu Microsoft Access 2003 převedeny do atributové tabulky specializovaného programu ArcGIS 9.1., v němž byl vytvořen finální mapový výstup dopravní dostupnosti periferních obcí v kraji Vysočina. Na základě práce Seidenglanze (2007) byly autorem stanoveny tři základní druhy kvality dopravní dostupnosti ve zkoumaném území – dobrá, průměrná a špatná. Programem ArcGIS byly automaticky vygenerovány hranice mezi těmito třemi třídami, které jsou uvedeny v následující tabulce (*viz Tab. 3.*).

Tab. 3.: Základní kategorie kvality dopravní dostupnosti v kraji Vysočina s příslušnými hodnotami intervalu:

Výsledná dopravní dostupnost	Počet získaných bodů po součtu a vynásobení váhou
Dobrá	30,1 a více
Průměrná	15,1 - 30
Špatná	15 a méně

3. ZÁKLADNÍ TEORETICKÁ VÝCHODISKA V HODNOCENÍ SOCIO – EKONOMICKÝCH FAKTORŮ V OBCÍCH KRAJE VYSOČINA

V následujících pasážích textu budou shrnuty nejdůležitější teoretická východiska, včetně elementárních poznatků, které budou posléze v další kapitole (*viz celá 4. Hodnocení socio – ekonomických faktorů v obcích kraje Vysočina v kontextu perifernosti*) využity pro samotné vytýčení a analýzu třech základních znaků perifernosti. Struktura tohoto oddílu je podobná ve všech subkapitolách – v úvodních částech textu autor shrne základní teoretické poznatky, které vycházejí z literatury a nejrůznějších geografických prací, posléze jsou do kompozice vybrané subkapitoly zahrnuty obecné trendy v kontextu území České republiky. Nechybí ani stručné charakteristiky sledovaných kategorií – časové dostupnosti středisek, míry registrované nezaměstnanosti a indexu stáří – v krajském měřítku, které taktéž mají základ v odborných publikacích a socio – ekonomických geografických analýzách. Do obsahu kapitoly jsou též vloženy aktuální republikové trendy daného kritéria, které tak nabízejí možnost komparace s procesy odehrávajícími se v kraji Vysočina.

3. 1. KATEGORIE ČASOVÉ DOSTUPNOSTI STŘEDISEK

Dopravní charakteristiky či jednotlivé dopravní ukazatele hrají v otázce vytýčení periferních oblastí ve zkoumaném území ústřední roli. Ve všech krajích České republiky je mezi rozhodující dopravní směry řazena dojíždka do správního střediska jednotlivých krajů, jakožto centra úřadů krajské a státní agendy, specializovaných hospitalizačních a edukačních institucí (státní či veřejné povahy), služeb terciérního, kvartérního nebo kvintetního typu, a v neposlední řadě taktéž sekundárních průmyslových podniků, které nabízejí dostatek pracovních míst. Do krajského města by se tak měly soustředit hlavní dopravní směry, pro občany je dobrá časová dostupnost správních středisek jedním z klíčových atributů v posuzování kvality života v daném území. Časovou dostupností města Jihlavy, jako správního centra kraje Vysočina, se zabýval ve své práci Beneš (2008), který do své komplexní dopravní analýzy zahrnul 729 obcí zkoumaného kraje. Data pro tyto obce zpracovával z elektronické databáze jízdních řádů autobusových a železničních spojů IDOS, referenčním dnem byla autorem určena středa 31.10.2007, tedy všední den, ve kterém není celková časová dostupnost ovlivňována víkendovými a občasnými spoji (jezdící například jen

v pondělí či pátek), jenž by narušovaly výpovědní hodnotu Benešovy dopravní analýzy. Z výsledků je patrné několik zákonitostí, které budou shrnuty v následujících kapitole (*viz. 4. 1. Hodnocení faktoru časové dostupnosti středisek v periferních oblastech*) ve velmi stručné formě, jelikož analýza časové dostupnosti krajského střediska není cílem této práce. Ta si klade jeden z cílů stanovit periferní obce v kraji Vysočina za pomoci tří sociálně geografických faktorů, tedy i časové dostupnosti střediska, nikoli však v širším mezoregionálním měřítku v dostupnosti krajského města, ale v užším mikroregionálním pojetí, tedy v dostupnosti střediska zkoumaných regionů ORP.

Beneš (2008) ve své práci dále uvádí výbornou časovou dostupnost krajského města Jihlavy v jeho suburbanizačním zázemí. Při procesu suburbanizace, jakožto vyšší fáze celého urbanizačního procesu, dochází ke zpomalení růstu měst a naopak rychlému rozrůstání dojížděkových zázemí měst. Dále stoupá životní úroveň obyvatel, stejně tak jako samotná prostorová mobilita osob. Vliv suburbanizace ovlivňuje, ať už v menší či větší míře zázemí každého správního střediska ORP, které se tak stává velice dobře časově dosažitelným. Důvody přirozené mobility obyvatel z vnitřního města či předměstí do dojížděkového zázemí města jsou kvalitnější životní podmínky těchto suburbií, mezi něž je možno řadit čistší ovzduší nenarušené průmyslovými a městskými emisemi, dále možnost rekreačního vyžití ve volné přírodě, bezpečnostní otázky apod. Kvalitu příměstských suburbií ještě zvyšuje klíčový faktor výborné dopravní polohy a tedy i výhodné časové dostupnosti přilehlého střediska, kdy doba dojížděky z příměstských suburbií do centra města je časově srovnatelná s dobou, kdy obyvatelé musejí započít dojížděku (například z předměstí) do zaměstnání, škol, úřadů či za specializovanými službami pomocí spojů městské hromadné dopravy. Časovou dostupnost suburbií ovlivňují kromě zmiňovaných spojů městské hromadné dopravy příslušného města i spoje příměstské. Zde je možno nalézt charakteristický příklad v okolí Prahy, kdy dostupnost velkých příměstských suburbií zajišťují buď vlakové spoje ukotvené v systému Středočeského kraje „Esko“ (například v případě Říčán, Hostovic, Roztok, Černošic apod.) nebo autobusové linky systému PID (Pražská integrovaná doprava) v případě Průhonic, Čestlic, Jirů a další, oba dva typy nejběžnějších dopravních modů jsou samozřejmě ve vzájemné součinnosti. Na rozdíl od Prahy v dojížděkovém zázemí města Jihlavy žádný komplexní integrovaný systém hromadné dopravy nefunguje, ovšem i zde mají obyvatelé přilehlých suburbánních sídel možnost využít posilněných (zejména ranních a odpoledních) vlakových i autobusových spojů na hlavních či vedlejších tratích a silnicích. Dalším klíčovým faktorem ve výhodné časové dostupnosti krajského města ze suburbánních jednotek je zlepšená dopravní infrastruktura, kterou využívají jednak spoje hromadné dopravy, ale především řidiči osobních automobilů.

Vysoký index osobní automobilizace je v současné době v přímé součinnosti právě s touto zlepšenou a modifikovanou dopravní infrastrukturou, ovšem ovlivňuje ho i samozřejmě vzrůstající ekonomický potenciál obyvatel. Časová dostupnost krajského města Jihlavy je rozdílná, ústřední vliv na její kvalitu má faktor výhodné dopravní polohy daného sídla (například Havlíčkův Brod, Žďár nad Sázavou). Za výhodnou dopravní polohu je přitom považováno to sídlo, přes jehož území (alespoň katastrální) vedou významné (většinou hlavní) železniční tratě, dálnice či silnice první a druhé třídy.

Zlepšená dopravní infrastruktura a modernizace, inovace technického parku má za následek zrychlení spojů či zvětšení kapacity a četnosti spojů veřejné hromadné dopravy. S činitelem zlepšené dopravní infrastruktury souvisí zejména zvýšení hodnoty ukazatele míry osobní automobilizace, ovšem Beneš do své práce tento faktor nezahrnul, avšak je třeba se o něm zmínit, jelikož ve zlepšení časové dostupnosti sídel hraje velice významnou roli. Jak uvádí evropský statistický úřad Eurostat, v roce 1991 byl v České republice počet osobních automobilů 247 na 1000 obyvatel, oproti tomu v roce 2008 se zvýšil téměř o dvojnásobek - na 422 osobních automobilů na 1000 osob! Vysoká míra automobilizace je přitom v regionech s četným výskytem kilometrů významných silničních tahů – dálnice, silnice prvních a druhých tříd. Typický příklad lze nalézt ve Středočeském kraji (v okresech Mladá Boleslav, Praha západ, Praha východ, Příbram) či v Jihočeském kraji (v okrese České Budějovice), naopak nejmenší hodnoty míry osobní automobilizace jsou spatřovány v moravských regionech (okresy Vsetín, Přerov) a slezských (okresy: Jeseník, Bruntál). Regiony kraje Vysočiny jsou v republikovém kontextu podprůměrné, jelikož kromě dálnice D1, silnic prvních tříd I/19, I/23, I/34 a I/38 neprochází územím kraje žádný významnější silniční tah. Výjimku tvoří okres Pelhřimov, kde se hodnota míry osobní ukazatele blíží k republikovému průměru.

V Benešově analýze (2008) lze pozorovat obecnou zákonitost, že velice špatná časová dosažitelnost krajského střediska je v sídlech fyzicky vzdálenějších od správního střediska kraje, ze kterých v součinnosti s faktorem nevýhodné dopravní či fyzicko geografické polohy, směřuje do krajské metropole malé množství spojů veřejné hromadné dopravy. Tyto spoje vykazují malou využitelnost, a to zejména v časech dopoledních a večerních, kdy nejsou využity obyvateli konající dojížděku do zaměstnání, škol či za službami, pro lokálního dopravce jsou proto nerentabilní, jejich četnost tudíž není velká. Vůbec nejméně výhodná časová dostupnost (nad 80 minut a více) krajského města je ze sídel na okrajích hranic jednotlivých krajů. Důvody a příčiny této významné prostorové diferenciaci ve vnitřním uspořádání krajů v kontextu dopravní dostupnosti správních středisek ORP jsou uvedeny v další kapitole práce (viz. 4. 1. *Hodnocení faktoru časové dostupnosti středisek v periferních*

oblastech). Benešovo vyměření dopravních periferií v mezoregionálním krajském měřítku (na základě časové dostupnosti Jihlavy ze všech obcí kraje Vysočina) je pro splnění základního cíle této práce zcela nedostačující. Dopravní dosažitelnost krajské metropole sice patří k základním indikátorům sociálně – ekonomického růstu regionu, ovšem pro komplexní stanovení periferií (či periferních regionů) hraje zcela klíčovou roli faktor mikroregionální časové dostupnosti správních středisek ORP. O nevhodnosti Benešova mezoregionálního vyměření časové dostupnosti hovoří i fakt, že více než dvě třetiny ze všech 729 obcí kraje Vysočina spadá do intervalu nevýhodné časové dosažitelnosti krajského města Jihlavy, která je stanovena na hranici 45 minut a více.

Mikroregionální přístup zahrnující analýzu časové dostupnosti správního střediska ORP z jednotlivých obcí správního regionu ORP představuje ve vytýčení samotných periferních obcí zcela klíčový sociálně geografický faktor. Jak je dobře patrné z mapového výstupu (*viz Obr. 3.*), v území samotného kraje Vysočina či v jeho dílčích regionech ORP dochází k významné prostorové diferenciaci, ve které lze ovšem vyzorovat několik obecných zákonitostí. Nejvýhodnější časová dosažitelnost správních center regionů ORP je vždy v jejich zázemí, kam se obyvatelé přesidlují díky suburbanizačním procesům. Dochází tak k prostorové mobilitě osob z intravilánu samotných sídelních středisek do geografického zázemí těchto měst. Tyto lokality jsou v přímém vztahu se svým přirozeným centrem, jelikož mu poskytují pracovní kapitál, populační či ekonomickou základnu a další jiné pozitivní faktory spjaté s průběhem suburbanizace. Míra suburbanizace je obecně největší v zázemí sídel populačně velkých, mající navíc výhodné dopravní spojení z přirozeným centrem, jenž nabízí velké množství pracovních příležitostí či specializovaných služeb. Ve zcela konkrétních obrysech se proces suburbanizace projevuje nejsilněji ve Středočeském kraji v zázemí hlavního města Prahy (hlavně okresy Praha - východ a Praha - západ) či v kraji Moravskoslezském. Podle dat z roku 2003 je ve zkoumaném kraji Vysočina míra suburbanizace v porovnání s ostatními kraji České republiky na průměrné či podprůměrné úrovni.

Na časovou dostupnost správního střediska má ústřední vliv, kromě suburbánní exponovanosti zázemí na přirozené sídlo (popsáno výše), výhodná či nevýhodná dopravní poloha, jenž ovšem s procesem suburbanizace úzce souvisí. Výhodnou dopravní lokalitou je myšleno území, kterým prochází či které protíná významná dopravní komunikace makroregionálního či mezoregionálního charakteru. Komunikace makroregionálního významu spojuje mezi sebou významná střediska osídlení (tedy populačně velká)

v republikovém měřítku, do této kategorie lze však ale i zařadit komunikace přes hraniční. Jedná se tedy o dálnice, silnice 1.třídy a železniční koridory. V České republice mají obyvatelé k dispozici celkem 733,9 kilometrů dálnic či rychlostních silnic. Nejdelší dálniční komunikací je D1 spojující Prahu s Bnem, Ostravou a sousedním Polskem (přesná trasa Praha – Brno – Vyškov – Hulín – Přerov – Lipník nad Bečvou – Bělotín – Ostrava – Bohumín - hraniční přechod Věřňovice/Gorzyczki – Polsko). Přes zkoumané území kraje Vysočina prochází dálnice D1 přes správní regiony ORP Humpolec, Jihlava, Velké Meziříčí, její délka je 92,5 kilometrů. Kromě D1 se na území kraje Vysočina nevyskytuje žádná komunikace označená za rychlostní. Skrze dálniční infrastrukturu dochází k využívání specifického druhu osobní silniční dopravy – automobilové, která má sice na časovou dostupnost správního střediska vliv, ovšem ne tak výrazný, jelikož dálniční komunikace jsou využívány především v osobní dopravě dálkového charakteru. Obyvatelé konající dojížděku z dané obce do přílehlého správního střediska ORP obvykle dálnice ke své potřebě nevyužívají. Dálniční komunikace sice ovšem může procházet samotnou obcí či alespoň katastrálním územím obce, ale ne ve všech obcích je možno uskutečnit nájezd (potažmo sjezd) na dálnici za pomoci speciálních mimoúrovňových křižovatek, jenž jsou na dálnici rozmístěny průměrně zhruba po 10 až 15 kilometrech, zpravidla však v blízkosti velkých měst. Pokud tedy obyvatel nebydlí přímo v místě dálničního sjezdu či nájezdu, logicky využívá ke své dojížděce jinou silniční komunikaci. Ukazatel míry osobní automobilizace není do této práce autorem zařazován z důvodu chybějících a nedostatečných dat. Navíc přímý vliv polohy u dálnice na zlepšení časové dosažitelnosti správního střediska ORP z obce daného regionu ORP je v regionálním měřítku poměrně marginální. Časovou dostupnost správního střediska ORP velice silně ovlivňují spoje veřejné hromadné dopravy regionálního rázu (nemají obvykle svou trasu stanovenou po dálnicích), ale i spoje nadregionálního významu, které sice po dálnici jezdí, ovšem jedná se spíše o spoje dálkové s malým množstvím zastávek – do dílčích obcí regionu ORP tak tedy nezajíždějí a na zlepšení časové dostupnosti správního střediska nemají zásadní vliv. Jak bylo uvedeno v předchozích pasážích textu, na faktor časové dosažitelnosti správního střediska ORP mají zcela rozhodující vliv spoje veřejné hromadné dopravy, buď autobusové či železniční. Tyto dva základní druhy hromadné osobní dopravy autor ve své analýze zohlednil a poté je využil jako jeden ze tří indikátorů ve vymezení periferních obcí v kraji Vysočina.

Autobusové spoje lze podle jejich významnosti rozdělit do dvou kategorií: regionální a nadregionální. Regionální autobusové linky, však na rozdíl od těch nadregionálních, spojují se

svým správním střediskem téměř všechny sídlení jednotky, počet ujetých kilometrů je u těchto spojů radikálně nižší. Dále je pro ně charakteristická poměrně velká disproporce v době, kdy vykonávají přepravu osob - větší množství autobusových linek je pro obyvatele k dispozici v ranních i odpoledních hodinách, kdy se lidé vydávají do zaměstnání, škol, za službami (opačným směrem cestují odpoledne). Naopak jízdní řády autobusových linek nadregionálního významu jsou mnohdy uspořádány časově konstantně, jsou tak rovnoměrně zastoupeny téměř všechny části dne. Oba dva druhy autobusových spojů využívají dopravně významných mezoregionálních komunikací – silnic prvních tříd. Správními obvody ORP na území kraje Vysočiny procházejí čtyři silnice první třídy v celkové délce 427,4 kilometrů, jenž jsou uvedeny v následující tabulce (viz. Tab. 4.).

Tab. 4.: Výčet neregionálně důležitých silničních tahů první třídy v kraji Vysočina:

Třída a číslo silnice	Délka [km]	Kraje, jež spojuje	Střediska SOORP v kraji Vysočina, jimiž prochází
I/19	224	Plzeňský	Pelhřimov
		Středočeský	Humpolec
		Jihočeský	Havlíčkův Brod
		Vysočina	Žďár nad Sázavou
		Jihomoravský	Nové Město na Moravě
			Bystřice nad Pernštejnem
I/23	142	Jihočeský	Telč
		Vysočina	Třebíč
		Jihomoravský	Náměšť nad Oslavou
I/34	202	Jihočeský	Pelhřimov
		Vysočina	Humpolec
		Pardubický	Havlíčkův Brod
I/38	255	Liberecký	Havlíčkův Brod
		Středočeský	Jihlava
		Vysočina	Moravské Budějovice
		Jihomoravský	

Kromě těchto zmiňovaných důležitých nadregionálních silničních tahů neprochází územím kraje žádné významnější silniční komunikace. Jak je prokazatelné i na mapovém výstupu (viz Obr. 3.), ze sídel ležící na zmiňovaných silničních tazích první třídy, mají obyvatelé výrazně kratší časovou dostupnost do správního centra příslušného ORP.

Nicméně regionální autobusové linky neuvítají jen významných silničních komunikací, ale i ostatních druhů silnic - druhých, třetích, výjimečně i čtvrtých tříd. V kontextu časové dostupnosti jednotlivých správních středisek ORP hrají tyto zastávkové

spoje klíčovější roli než spoje dálkové, které zákonitě nemohou zprostředkovávat dojížděku ze všech obcí. Z pohledu dopravní obslužnosti území pomocí autobusových spojů zde proto nedochází k tak výrazným prostorovým diferencím.

Kromě autobusů zohlednil autor ve své práci i druhý nejvýznamnější druh osobní hromadné dopravy – železniční spoje. Vlaky vyžadují na rozdíl od silničních vozidel speciální infrastrukturní síť – kolejový svršek – jenž na rozdíl od silnic nemůže být stavěn ve velkém sklonu, hustota železniční sítě je tedy silně ovlivněna fyzicko geografickými faktory reliéfu. Zkoumané území kraje Vysočina disponuje celkem 525 kilometry železnic, což při celorepublikovém součtu 9619 kilometrů (2009), tvoří zhruba 5,4 %, kraj tedy patří mezi regiony z poměrně řídkou železniční sítí. Z pohledu hustoty železniční sítě na 100 km² je zkoumaný kraj Vysočina předposlední, hustota 9,2 km železnic/100 km² svědčí o velmi nevyrovnané síti železničních tratí. Jen pro porovnání: nejvyšších hodnot v hustotě železniční infrastruktury dosahuje hlavní město Praha (50), poté následuje Ústecký kraj. Obecně lze říci, že vyšší míru hustoty železniční sítě mají ryze průmyslové regiony, kterými Praha (i jakožto středisko nadnárodní důležitosti) a Ústecký kraj bezesporu jsou, naopak nízkým počtem kilometrů železničních tratí disponují území neprůmyslového charakteru, spíše tedy zemědělského zaměření - do této kategorie spadá i kraj Vysočina.

Časovou dostupnost ovlivňují dva druhy vlakových spojů - regionálního a nadregionálního významu, jejichž charakteristika se v obecné rovině shoduje se spoji autobusové dopravy. Regionální vlakové spoje jsou v drážním systému hierarchie těmi nejnižšími jednotkami, jsou nazývány osobními vlaky (OS), a jejich význam je možno spatřovat v propojení populačně menších obcí (v nichž se nacházejí železniční stanice či zastávky) se správními středisky. V kontextu časové dostupnosti správních středisek ORP z jednotlivých obcí nicméně tyto vlaky představují zásadní jednotky osobní hromadné dopravy. Intenzita osobních vlaků je rozdílná, záleží vždy na denní době – v ranních a odpoledních hodinách (kdy dochází k přepravní špičce) je četnost spojů vyšší, než v dopoledních, večerních a pozdně večerních hodinách. V mikroregionálním kontextu zaujímají osobní vlaky daleko významnější dopravní postavení, než vlaky nadregionálního významu, mezi něž lze řadit spěšné vlaky (SP) a rychlíky (R). Vlaky vyšších tříd - Intercity (IC), Eurocity (EC), Supercity (SC) či Expresy - nehrají v časové dostupnosti středisek ORP z přilehlých obcí marginální úlohu. Nadregionální vlaky vytvářejí přímé dopravní spojení ekonomicky a populačně významnějších středisek osídlení, jejich časový turnus je na rozdíl

od osobních vlaků pravidelně se opakující a na časovou dostupnost středisek ORP působí tedy v daleko méně významnější roli, než osobní vlaky.

Tab. 5.: Seznam všech železničních tratí mikroregionální či nadregionálního významu v kraji Vysočina:

Číslo železniční tratě	Délka tratě v kraji Vysočina [km]	Typ trati	Významnější střediska, jimiž prochází
212	24	Jednokolejná neelektrifikovaná	Světlá nad Sázavou
			Ledeč nad Sázavou
224	45	Jednokolejná neelektrifikovaná	Horní Cerekev
			Pelhřimov
			Pacov
			Obrataň
225	72	Jednokolejná elektrifikovaná	Havlíčkův Brod
			Jihlava
			Horní Cerekev
			Počátky - Žirovnice
227	30	Jednokolejná neelektrifikovaná	Kostelec u Jihlavy
			Telč
230	43	Dvoukolejná elektrifikovaná	Golčův Jeníkov
			Světlá nad Sázavou
			Havlíčkův Brod
237	26	Jednokolejná neelektrifikovaná	Havlíčkův Brod
			Humpolec
238	32	Jednokolejná neelektrifikovaná	Havlíčkův Brod
			Chotěboř
			Žďírec nad Doubravou
240	72	Jednokolejná neelektrifikovaná	Jihlava
			Studenec
			Třebíč
			Náměšť nad Oslavou
241	37	Jednokolejná neelektrifikovaná	Okříšky
			Moravské Budějovice
250	70	Dvoukolejná elektrifikovaná	Havlíčkův Brod
			Příbyslav
			Žďár nad Sázavou
			Křižanov
251	41	Jednokolejná neelektrifikovaná	Žďár nad Sázavou
			Nové Město na Moravě
			Bystřice nad Pernštejnem
252	33	Jednokolejná neelektrifikovaná	Křižanov
			Velké Meziříčí
			Studenec

3. 2. KATEGORIE MÍRY REGISTROVANÉ NEZAMĚSTNANOSTI

Ukazatel míry registrované nezaměstnanosti patří k ústředním ekonomickým charakteristikám zkoumaného území, v problematice vytýčení periferií proto hraje zcela klíčovou roli. Nezaměstnanost spadá do oboru makroekonomických ukazatelů, její míra (= velikost) určuje socio - ekonomickou úroveň (vyspělost či naopak zaostalost) regionů, může se dále zaměřovat na hodnocení potenciálu dílčího území či jednotlivých státních ekonomik. Nezaměstnanost je termín označující soubor lidí bez zaměstnaneckého poměru. Za nezaměstnaného člověka je v makroekonomické teorii považována osoba schopná a ochotná vykonávat práci, která však nemůže najít placené zaměstnání. Podle metodického spisu Mezinárodní organizace práce (ILO) se za nezaměstnaného považuje osoba, která:

- 1) je starší 15ti let,
- 2) se aktivně snaží hledat pracovní poměr,
- 3) je připravena k nástupu do práce do 14 dnů.

V národním měřítku se míra registrované nezaměstnanosti v současné době (tedy v roce 2011) pohybuje okolo hodnoty 7,3 %. Údaj vychází z aritmetického průměru za jednotlivé čtvrtletí, přičemž největší míra registrované nezaměstnanosti je dosahována v prvním a čtvrtém čtvrtletí. Jelikož se jedná o chladné klimatické období, nemohou být lidé najímáni na tzv. sezónní práce, které přispívají ke snížení krátkodobé míry nezaměstnanosti. Tyto sezónní práce jsou vykonávány především v oblasti stavebnictví a cestovního ruchu. V zimních měsících lze výjimku spatřovat v oblasti českých hor, podhůří a v turisticky zajímavých destinacích, kde jsou obyvatelé nejčastěji zaměstnáváni v lyžařských střediscích sjezdového i běžeckého lyžování. Republikový průměr ovšem toto snížení ovlivňuje jen velice marginálně. Od roku 2005 do roku 2008 (kdy nezaměstnanost dosáhla nejnižší hodnoty 4,4 %) v České republice docházelo ke snižování míry registrované nezaměstnanosti. Od následujícího roku 2009 naopak rostl počet nezaměstnaných obyvatel, až dosáhl nynější hodnoty 7,3 %. Ovšem toto číslo je velice zavádějící, jelikož se jedná o celorepublikový průměr za všechny okresy, v mnoha regionech dosahuje nadprůměru nebo naopak podprůměru, dochází k poměrně velké prostorové diferenciaci.

Podle mapového výstupu zpracovaného Ministerstvem práce a sociálních věcí České republiky z průběžných dat evidence nezaměstnaných k září roku 2011, se největší míra registrované nezaměstnanosti pohybuje v okresech na severu republiky (pro příklad: Sokolov, Louny, Cheb, Most, Ústí nad Labem, České Lípa a další). Dále jsou nejvíce ohroženými regiony okresy ve Slezsku (Bruntál, Jeseník, Karviná), na Moravě (Hodonín, Přerov) a okres

Třebíč na pomezí Čech a Moravy. Obecně lze vysledovat trend, že v moravských a slezských regionech, až na jednu výjimku (okres Zlín), se míra registrované nezaměstnanosti, ve srovnání s regiony českými, pohybuje ve vyšší hodnotách. V okresech, jenž jsou v největší míře ohroženi nezaměstnaností, je dosahováno hodnoty přes 9 %. Ústředním důvodem vysoké nezaměstnanosti je především nízká nabídka pracovních sil a s ním související malý ekonomický potenciál daného území. Většinou se jedná o regiony, kteří v předešlých letech (za období socialistického systému národního hospodářství) profitovaly ze socialistické industrializace. Výroba se přesouvala z malovýroben v menších městech do velkých průmyslových závodů a komplexů ve velkých městech shromažďující pracovní síly nejen ze samotného města, ale i ze širokého, geograficky rozlehlého území. V současné době ovšem v mnoha regionech chybí ekvivalentní druhy průmyslových závodů a jistá podniková rozprostraněnost po celém území. Zcela demonstrativní příklad je možno nalézt v okrese Ústí nad Labem. Dnešní krajské středisko, ale i celý region trpí nedostatkem pracovních míst, kromě největšího zaměstnavatele - chemického závodu SETUZA a.s. (Severočeské tukové závody) - chybí v přilehlém území další významní zaměstnavatelé nabízející velký počet pracovních sil. Přitom v období socialismu patřila severočeská metropole k důležitým průmyslovým baštám tehdejší Československé socialistické republiky.

Vývoj nezaměstnanosti a důvody jejich příčin je komplexní socio – ekonomický jev, který zahrnuje velkou řádku dalších faktorů, jako jeden z dalších lze uvést změnu v transformaci státního hospodářství. Zatímco za socialistické éry byl klíčovým sektorem národního hospodářství sekundér, v nynější době je stěžejním odvětvím terciér. O této zcela kardinální změně hovoří i počet zaměstnanců v jednotlivých sektorech: ještě před rokem 1989 bylo v průmyslu zaměstnáno okolo 90 % obyvatel, v současné době je počet obyvatel pracujících v sekundéru zhruba 36 %. Zcela zrcadlová situace nastala v sektoru terciéru, v roce 2011 v něm pracovalo 61 % obyvatel, v období socialismu byl význam této části národního hospodářství na zcela marginální hladině. Socialistické hospodářství bylo ve velké míře, kromě těžkého průmyslu a strojírenství, orientováno také na zemědělství a těžbu nerostných surovin. Po ustanovení kolektivizace a následném vzniku jednotných zemědělských družstev (JZD) téměř v každé obci, počet obyvatel v priméru ještě narostl. Klesla tak velice výrazně nezaměstnanost v neprůmyslových zemědělsky orientovaných regionech, jako byly úrodné oblasti úvalů a nížin na jižní a střední Moravě (pro příklad Dolnomoravský, Hornomoravský či Dyjskosvratecký úval; oblast Hané a Pomoraví), dále území Českomoravské vrchoviny, a oblasti Lounska či Litoměřicka. Po roce 1989, kdy došlo k celkové transformaci státní ekonomiky z centrálně plánované a řízené na model

kapitalistický, a také z důvodu četného technického pokroku (vyspělejší a modernější mechanizace), počet zaměstnanců v primárním sektoru rapidně klesl, až na současné 3 %. Tento fakt je dobře patrný například v okrese Znojmo, který jakožto původně zemědělsky exponovaný region trpí v současné době (2011) vysokou mírou registrované nezaměstnanosti, stejně tak i další okresy: Hodonín, Břeclav, Přerov, Louny, Litoměřice a další.

S faktorem transformace státní ekonomiky v devadesátých letech dvacátého století souvisí i lokalizace pracovních míst v jednotlivých sídlech daného regionu. Zatímco dříve se nacházely velké průmyslové podniky jen ve městech, do nichž směřovala železnice, jako tehdejší ústřední dopravní mód, v nynější době jsou terciární aktivity či drobnější průmyslové podniky (strojírenského, potravinářského, dřevozpracujícího a jiného zaměření) převážně umisťovány do sídel, jimiž prochází nadregionální silniční komunikace, které se tak staly nejdůležitějším dopravním druhem a nahradily železnici. Nově přicházející podniky na český trh nebo nově se rodící společnosti umisťují své výrobní centra do blízkosti dálnic, namísto železnic. Příkladem může posloužit kolínská montovna automobilů tří značek Toyota, Peugeot a Citroen (zkratka TPCA), která byla investory situována do průmyslové zóny Kolín – Ovčáry mající přímou návaznost na dálnici D11 (Praha – Hradec Králové). V roce 2002 se tak na českém trhu objevila nová obrovská nadnárodní společnost zaměstnávající 3500 pracovníků nejrůznějších zaměření, velice citelně se tak snížila míra registrované nezaměstnanosti v samotném okrese Kolín i okolních regionech. Další regiony, které začaly profitovat s aktuálním silným významem silniční dopravy je možno pozorovat v okolí téměř všech dálnic (pro příklad: Plzeňsko – díky dálnici D5) a méně už v okolí rychlostních silnic.

Ústředním teoretickým východiskem této analýzy je práce Krafta, Kubeše (2011), kteří vytýčili periferní obce a rozlohou malé regiony na základě komplexních socio – ekonomických ukazatelů, tím stěžejním se pro autora stal činitel míry registrované nezaměstnanosti. Problematikou ekonomických faktorů území v kontextu perifernosti se dále z českých sociálních geografů zabývali například Musil, Müller (2006) stanovující ve svém díle vnitřní periferní regiony České republiky. Svou analýzu postavili na rozdílných komplexních ukazatelích (př.: vysokého podílu lidí v primárním sektoru národního hospodářství), než Kraft, Kubeš (2011), či na shodných (př.: počet neobydlených bytů). Marada ve své disertační práci (2003) stanovuje za základní znaky periferních obcí ukazatele: počtu zaměstnaných v priméru a počet pracujících v bankovníctví, nebo průměrné výše mezd (podle Marady jsou ovšem těžce zjištěitelné), zmiňuje ale i faktor nezaměstnanosti. Hornák, Rochovská (2007) za problematkové regiony považují ty části, v nichž se nachází silný nedostatek ekonomických aktivit. Blažek, Uhlíř (2002) určují za základní teoretický aspekt

ekonomických a sociálních periferií nerovnoměrný rozvoj regionů, v této souvislosti tak dochází k výrazné polarizaci geografického prostoru. Ital Andreoli (1994) zkoumá jednotlivé procesy odehrávající se v geograficky vymezeném prostoru na základě ekonomických faktorů, mezi nimiž lze například uvést počet obyvatel bez vzdělání (myšleno neukončeného vzdělání). Jak je tedy dobře patrné, faktor nezaměstnanosti patří mezi ústřední pojmy v socio – ekonomické analýze zkoumaného území.

3. 3. KATEGORIE INDEXU STÁŘÍ

Třetí z řady nejstěžejnějších socio – ekonomických charakteristik zkoumaného území, které autor v problematice vytýčení periferních obcí či regionů zahrnuje, je index stáří. Jedná se o demografický ukazatel počtu obyvatel v postproduktivním věku (kategorie nad 65 let) na 100 obyvatel v před produktivním věku (0 až 14 let). Výsledné číslo lze interpretovat jako komplexní demografickou charakteristiku určující stárnutí (hodnota indexu stáří je větší než 1) nebo naopak mládnutí (hodnota indexu stáří je menší než 1) zkoumaného souboru obyvatel. Pokud v populaci daného území (v případě této práce v kontextu území kraje) dochází k negativním procesům - stárnutí, lze ho považovat za periferní. V takto definovaných periferních obcích není zajištěn přirozený lidský potenciál pro přirozený přírůstek či alespoň pro stacionární demografickou situaci, ve které se na území celé republiky v současné době (2011) mírně zvyšuje počet obyvatel.

V České republice je možno v aktuálním demografickém vývoji vysledovat několik podstatných faktorů. Od konce 19. století se trvale zkvalitňují životní podmínky obyvatelů jednotlivých regionů, zejména se jedná o vyspělé západoevropské státy. Tento trend přesahuje i do současnosti. S rostoucím a stále se vyvíjejícím pokrokem v oblasti medikamentů, techniky léčby, ale i zlepšujícím se sociálním zabezpečením jednotlivých států, souvisí výrazný posun v kvalitě života obyvatel. Problematika neustálého prodlužování věku u mužů a žen je komplexní záležitostí, jenž je kromě zmiňovaných pokroků v medicíně či sociální oblasti, spojena i například se zdravějším způsobem života nebo rozvojem demokratických uspořádání států apod. Tento trend lze pozorovat na ukazateli naděje na dožití při narození. Fialová (2005) ve své práci mimo jiné prezentuje téměř dvacetiletou vývojovou křivku naděje na dožití při narození, v roce 1897 se u žen pohybovala hodnota okolo 75 let a u mužů 68 let, zatímco v roce 2005 došlo v případě obou těchto hodnot ke zvýšení, u žen na 79 let, u mužů na 73 let. Křivka zvyšování naděje na dožití stoupá zcela vyváženě se stále se zvyšující

kvalitou života, k roku 2011 tak lze podle nejnovějších analýz vysledovat hodnotu 81 (82) let u žen a 74 (75) let u mužské populace. Je tedy zcela zřejmé, že na území České republiky dochází k silnému zvyšování počtu lidí v postproduktivním věku, kteří tak mají stále větší naději na dožití, naopak se zmenšuje počet dětí. Současný trend se odráží i v demografickém ukazateli indexu stáří, jakožto klíčového faktoru v rozsahu této práce, jehož hodnota se neustále navyšuje.

Hodnota ukazatele indexu stáří se vyvíjí v čase. Podle dat Českého statistického úřadu (ČSÚ) se od roku 1950 mnohonásobně navýšila - konkrétně v roce 1950 dosahoval čísla 0,34, tedy podíl obyvatel v předproduktivním věku výrazně převyšoval populaci starců. Při Sčítání lidu, domů a bytů (SLDB) v roce 2001 se hodnota indexu stáří zvětšila průměrně na 0,85. Znamená to, že za chvíli se toto číslo bude rovnat číslici 1, jenž značí přirozenou početní rovnováhu mezi těmito dvěma demograficky rozdílnými kategoriemi, které ovšem pro příznivý vývoj obyvatelů České republiky budou znamenat citelně negativní jev. V těchto územích nenalezneme žádný lidský potenciál pro navyšování přirozeného přírůstku. Největší změnu ve vývoji indexu stáří na území naší republiky lze pozorovat v desetiletém období od roku 1991 po rok předposledního SLDB (v roce 2001). Hodnota indexu stáří narostla za těchto umíňovaných deset let z 0,6 na 0,85. Důvody této razantní změny se autor lehce dotknul již v úvodu subkapitoly, jen pro připomenutí jimi jsou: zlepšení kvality života, poskytované zdravotní péče, pokroky v oblasti medikamentů a lékařské techniky, kvalitnější systém sociálního zabezpečení (denní stacionáře a domovy pro starce) a celá řada velmi komplexních sociálních faktorů. Vysokou hodnotu indexu stáří 0,85 z roku 2001 silně ovlivnily roky 1997 a 1998, v nichž se hranice přirozeného přírůstku obyvatel pohybovala na nejnižší historické hranici pod 100 tisíc narozených dětí za 1 kalendářní rok. Naopak po roce 1999 se začal počet narozených dětí mírně zvedat, jednalo se o důsledek nástupu nové generace - tzv. Husákových dětí ze 70. let – do produktivního reprodukčně schopného věku.

V jednotlivých regionech České republiky existují v kontextu indexu stáří značné prostorové disproporce. Podle údajů ČSÚ jsou okresy s nejvyššími hodnotami indexu stáří – nad 0,95 - obecně populačně velká města (nejvíce Praha, Brno, Plzeň, Hradec Králové, Pardubice), ale i další menší okresní města: Kolín, Rokycany, Nymburk, Jičín, Klatovy. V hlavním městě Praze se nachází velký počet starých obyvatel, přesahující dosti výrazně republikový průměr. Jeden z hlavních důvodů je jistá nerozlučnost pražských starců se svými materiálními statky (byt, nemovitost apod.) či jakási zvyklost na životní úroveň v hlavním městě. Z pohledu přirozeného přírůstku, obyvatelstvo Prahy vymírá, jelikož se v pražském regionu rodí čím dál méně dětí, naopak počet obyvatel v post produktivním věku přibývá,

index stáří se tak neustále posouvá k vyšší hodnotě. Dalším důvodem vysoké míry indexu stáří ve velkých městech je odchod mladých rodin z města do přilehlých zázemí v procesu suburbanizace, které se stěhují do přilehlých suburbanizačních lokalit v bezprostředním především dojížděkovém zázemí daného města. Lze tedy vyslovit myšlenku, že demografický potenciál se z města přesouvá do jeho suburbanizačních mikroregionů. O pozitivním vlivu suburbanizace v demografickém kontextu hovoří i fakt, že na území Středočeského kraje docházelo od roku 1997 (jako v jediném kraji ČR) k nárůstu počtu obyvatel především díky přirozenému přírůstku obyvatel. Dobrým příkladem poslouží okresy Středočeského kraje Praha – východ a Praha – západ, jenž jsou právě v současnosti nejvíce zasaženy probíhajícími suburbanizačními procesy, v těchto regionech neustále dochází ke zvětšování přirozeného přírůstku obyvatelstva (počtu narozených dětí) a tedy i zmenšování hodnoty indexu stáří.

Okresy s nejnižší mírou (od 0,54) indexu stáří jsou regiony severočeské (Sokolov, Česká Lípa, Chomutov, Most) či severomoravské a slezské (Karviná, Nový Jičín, Bruntál, Jeseník), ale též okres Český Krumlov. Tyto zmiňované území velmi často korelují s prostorovou koncentrací romské národnostní menšiny (hlásící se ovšem k národnosti české), u které jsou doloženy silné přirozené přírůstky (počet narozených dětí u romského etnika velmi zřetelně převyšuje průměr České republiky). Důvody menší hodnoty indexu stáří jsou komplexního charakteru, ve sledovaných okresech je například prokázána nižší míra vzdělanosti. Vztah vzdělanosti u členů jednotlivých rodin a počtu jejich dětí je velice úzký, v rodinách s menším vzdělanostní úrovní je prokázán větší počet dětí, opačný případ je u obyvatelů s vyšším vzděláním, jejichž koncentrace je logicky v městě, kde se nachází univerzita či instituce systému vysokého školství.

V kraji Vysočina se hodnota indexu stáří, stejně jako v republikovém měřítku, stále zvyšuje, v roce 2010 dle dat krajského pobočky ČSÚ v Jihlavě dosahoval hladiny 1,1. Tedy počet obyvatel v post produktivním věku převyšoval počet dětí zhruba o 10 000. Jen pro porovnání: v roce 1991 se hodnota indexu stáří pohybovala okolo 0,6 – mnohonásobně tak počet dětí převyšoval počet starců. Od tohoto roku se však linie indexu stáří v kraji Vysočina zcela konstantně navyšuje, až v roce 2010 dosáhla výše zmiňovaného čísla 1,1. Hodnoty 1, tedy demografické neperspektivní nevyváženosti mezi počtem starších obyvatel a dětí, nabyl index stáří v polovině roku 2007, kdy se záporně začalo projevovat reprodukční chování slabší generace z konce 70. let a začátku 80. let i v případě zkoumaného kraje.

Index stáří ve svých pracích zohledňuje i několik českých sociálních geografů, kteří se zabývají charakteristikami či popisem periferních regionů či jednotlivých obcí. Chromý, Marada (1999) zmiňují ve své analýze faktor indexu stáří, jakožto ústředního demografického

ukazatele při teoretickém uchopení v problematice vytýčení periferií. Marada (2003) za základní znak periferií považuje jiný demografický ukazatel – hustotu zalidnění, zmiňuje se však i o indexu stárí. Zcela nejkompexněji se k otázce vytýčení periferií vyjadřují ve své práci již několikrát zmiňovaní Musil, Müller (2006), kteří si kladli za cíl stanovit vnitřní periferie na území České republiky na základě několika ústředních socio – ekonomických vlastností (časová dostupnost, počet zaměstnaných v primárním sektoru národního hospodářství apod.) a srovnat takto definované okrajové obce s periferiemi určenými v 80. letech. Musil, Müller (2006) mezi periferie považují ty regiony, u nichž dochází k trvalejšímu procesu vylidňování (zejména od 90. let) především díky negativním přirozeným přírůstkům obyvatelstva a zápornému migračnímu saldu. Při aplikaci na kraj Vysočinu tak uvádí, že za periferní regiony lze považovat okresy Havlíčkův Brod, Pelhřimov a Třebíč.

4. HODNOCENÍ SOCIO - EKONOMICKÝCH FAKTORŮ V OBCÍCH KRAJE VYSOČINA V KONTEXTU PERIFERNOSTI

Pokud v předchozí kapitole byly shrnuty elementární teoretická východiska o třech nejzásadnějších socio – ekonomických kategoriích, budou v další části práce tyto poznatky využity k zevrubné komplexní analýze dané problematiky v kraji Vysočina. Budou vždy též představeny mapové výstupy, které tak autorovy dopřejí snadnější deskripci kategorií časové dostupnosti středisek, míry registrované nezaměstnanosti a indexu stáří odehrávající se na území zkoumaného kraje Vysočina. Bude pozorována i jistá prostorová diference, ke které na základě rozdílných hodnot v geografickém prostoru dochází.

Pro všechny tři kategorie budou definovány hranice, jež budou vyjadřovat konkrétní znak perifernosti u jednotlivých obcí kraje Vysočina. Za periferii budou obecně považovány ty obce, u nichž je možno sledovat nejhorší hodnoty, dobře patrné bude výskyt takto definovaných periferií na mapových výstupech zařazených do následujících subkapitol textu.

4. 1. HODNOCENÍ FAKTORU ČASOVÉ DOSTUPNOSTI STŘEDISEK V PERIFERNÍCH OBLASTECH

Zevrubnější rozbor výhodné dopravní polohy lze nalézt v dalším pokračování kapitoly, která se bude zabývat nikoli časovou dostupností krajského sídla Jihlavy, ale dostupností dílčích správních středisek ORP ze všech obcí kraje Vysočina. Důvody, které autora vedly k diferenciaci časové dosažitelnosti krajského města oproti jednotlivým správním střediskům jsou popsány v metodické části tohoto textu. Jak dále vyplývá z Benešovy analýzy, časová dostupnost krajského sídla Jihlavy ze správních středisek ORP je poměrně dostačující. Z každého z 15 center regionů ORP totiž do krajského města směřují přímé spoje železniční či autobusové dopravy, jež výrazně zkracují dojezdní dobu a kvalitu časové dostupnosti Jihlavy. Obecně nejvýhodnější časová dosažitelnost Jihlavy je ve správních sídlech ORP, ve kterých mohou občané využít obou nejvýznamnějších druhů hromadné dopravy – železniční a autobusové spoje, jelikož dané středisko leží ve výhodné dopravní poloze. Dobrým příkladem mohou posloužit obce Střítež, Rantířov, Šlapanov, Okrouhlice a podobně.

Beneš (2008) ve své práci dále uvádí výbornou časovou dostupnost krajského města Jihlavy v jeho suburbanizačním zázemí. Při procesu suburbanizace, jakožto vyšší fáze celého

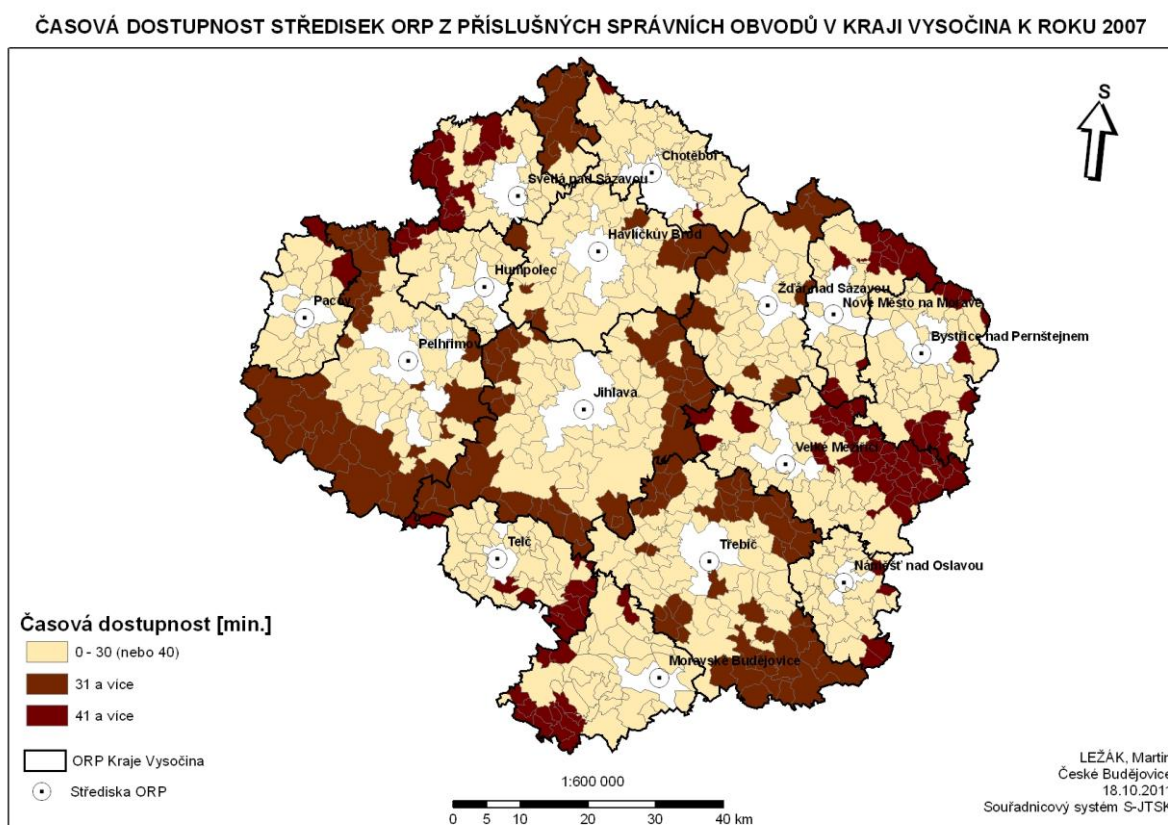
urbanizačního procesu, dochází ke zpomalení růstu měst a naopak rychlému rozrůstání dojížděkových zázemí měst. Dále stoupá životní úroveň obyvatel, stejně tak jako samotná prostorová mobilita osob (z důvodů rozvoje individuální automobilizace, kterou zapřičiňuje zkvalitnění stavu a zvětšení množství dopravní infrastruktury). Vliv suburbanizace ovlivňuje, ať už v menší či větší míře zázemí každého správního střediska ORP, které se tak stává velice dobře časově dosažitelným. Tento jev lze nejnvýrazněji pozorovat ve správních regionech ORP Jihlava či ORP Žďár nad Sázavou, dotýká se však i zázemí ostatních bývalých okresních měst, dnes center správních regionů ORP Třebíč, Havlíčkův Brod a Pelhřimov. Vhodným příkladem poslouží obce Střítež, Heroltice, Malý Beranov, Vílanec, Rantířov a jiné.

Ukazatel časové dostupnosti správních středisek regionů ORP z přilehlých obcí v součinnosti ovlivňují spoje autobusové i železniční dopravy (není-li zohledňován faktor osobní automobilizace a následná individuální dojížděka). Jak je dobře patrné z mapového výstupu (viz Obr. 3.), na území kraje Vysočina lze v kontextu časové dostupnosti středisek ORP pozorovat poměrně silnou prostorovou diferenciaci. Jak je zevrubně popsáno v metodické části této práce, u bývalých okresních měst je za hranici perifernosti považována hranice časové dostupnosti 31 minut (a výše), u správních středisek ostatních ORP je tato mez stanovena na 41 minut (a výše).

Nevyhovující časovou dostupností jsou nejvíce negativně zasaženy obce na hranicích správních obvodů celého kraje, tyto sídelní útvary tak lze označit za periferní. Musil, Müller (2006) se ve své práci snaží vytýčit periferní oblasti na základě komplexních socio – ekonomických ukazatelů, nezapomínají však i na zcela kardinální faktor časové dostupnosti center. Dle jejich analýzy se větší část periferních obcí nachází podél vnitřních hranic jednotlivých krajů, tato skutečnost platí i pro území zkoumaného kraje Vysočina. Velká část takto definovaných periferií, jenž tvoří zároveň poměrně homogenní území, se nachází v jihozápadní (hranice s Jihočeským krajem) a severní (hranice se Středočeským krajem) části SOORP Pelhřimov. Další periferní oblastí vyskytující se při hranicích s Jihočeským krajem lze pozorovat v jihozápadním výběžku SOORP Moravské Budějovice, tyto obce též tvoří poměrně stejnorodé územní uspořádání. V totožné práci Musil, Müller (2006) určují pásmo periferií kolem hranic Středočeského kraje, se kterým Vysočina bezprostředně sousedí. Další část periferních obcí, které jsou soustředěny do územně homogennějších celků, je možno pozorovat právě při hranici se Středočeským krajem, konkrétně v nejsevernějším výběžku SOORP Pacov, severozápadní části SOORP Humpolec, při východním okraji SOORP Světlá nad Sázavou či na severu SOORP Havlíčkův Brod. Nezanedbatelná část

periferií v kontextu časové dostupnosti středisek se dále nachází v sousedství s Jihomoravským krajem, pro upřesnění v jižní až jihovýchodní části SOORP Třebíč, na jihu SOORP Náměšť nad Oslavou a na východě SOORP Velké Meziříčí. Poslední podstatnějším periferním územím ve zkoumaném kraji jsou obce při hranici s Pardubickým krajem, jmenovitě jde o jižní části správních obvodů ORP Bystřice nad Pernštejnem, Nově Město na Moravě a Žďár nad Sázavou.

Obr. 3.: Diferenciace časové dostupnosti středisek ORP z přilehlých obcí v kraji Vysočina:



Ze všech těchto popsanych periferních území na hranicích se sousedními kraji tvoří nejpodstatnější územně homogenní region sídelní jednotky ve správních obvodech ORP Pelhřimov a Třebíč. Tyto části kraje disponují nepříliš výhodnou dopravní polohou, většina obcí je se svým správním střediskem spojena silničními komunikacemi druhých, třetích a nejzapadlejší obce i silnicemi čtvrtých tříd. Zcela podstatnou negativní roli hraje nepřítomnost železniční tratě. Dalším ústředním faktorem v nevyhovující časové dostupnosti přilehlých center SOORP je časově nevýhodná trasa spojů veřejné hromadné dopravy. V těchto regionech mají autobusové spoje mnohdy charakter okružních linek, jenž mají primárně za cíl v době dopravní špičky (ranní či odpolední) spojit se svým správním střediskem co největší počet obcí. Obyvatelé tak sice mají možnost přímého spojení s přilehlým střediskem, ovšem

dojezdí doba takovýchto spojů je časově velká. Navíc četnost okružních linek je malá, obvykle bývá zákonitě nejvyšší v době ranní dopravní špičky ve směru do centra a v době odpolední dopravní špičky ve směru ze střediska do obcí. Poslední podstatnější faktor špatné časové dostupnosti lze spatřovat ve vyšší fyzicko geografické vzdálenosti jednotlivých obcí od centra, tuto okolnost lze zobecnit i pro všechny periferní obce.

Na území kraje Vysočina dochází k prostorové diferenciaci na základě časové dostupnosti středisek i na hranicích správních obvodů ORP. Této zákonitosti si ve své analýze povšimli i Musil, Müller (2006), kteří za základní znak periferie považují dostupnost služeb a úřadů v nejbližších centrech (v mikroregionálním měřítku tedy ve střediscích ORP). Dle jejich názoru je možno periferie určit na základě časové dostupnosti takovýchto center, přičemž nejméně výhodná časová dostupnost je právě u obcí na hranicích jednotlivých správních obvodů ORP. Práce Horňáka, Rochovské (2007) se ve svých východiscích podobá výše uvedené analýze Musila, Müllera (2006). Slovenští geografové ve svém díle soudí, že periferní regiony lze určit na základě nepříznivé dostupnosti středisek produkující dostatek pracovních míst z obcí daného území. V kraji Vysočina lze vysledovat takto definované periferní obce téměř na každé hranici SOORP, ať už v menší či větší míře. Nejvíce homogenní území periferních obcí se nachází na hranicích SOORP Jihlava s jinými obvody (Třebíč, Velké Meziříčí, Žďár nad Sázavou, Humpolec, Pelhřimov, Telč). Hlavním důvodem perifernosti není ani tak špatná dopravní poloha, vždyť do Jihlavy, jakožto centra přilehlého správního obvodu ORP i krajské samosprávy, směřuje velké množství spojů i třeba v pravidelném časovém horizontu, nýbrž mezi ústřední faktor patří fyzicko geografická vzdálenost od Jihlavy (jak bylo uvedeno i v případě SOORP Pelhřimov a Třebíč), která zapříčiňuje velkou dojezdí dobu do střediska. Tento jev je patrný v rozlohou největších regionech ORP, konkrétně ve správních obvodech ORP Jihlava, ale i výše zmiňované Pelhřimov a Třebíč. Další, ovšem rozlohou méně významnější periferní mikroregiony, se nacházejí na vnitřních hranicích obvodů ORP Havlíčkův Brod a Žďár nad Sázavou. Z mapového výstupu (*viz Obr. 2.*) je dobře zřetelné, že větší počet periferních obcí se nachází ve správních obvodech ORP pěti bývalých okresních měst Jihlava, Třebíč, Havlíčkův Brod, Žďár nad Sázavou a Pelhřimov.

Následujícím možným vysvětlením prostorové diferenciaci ve vnitřním prostoru kraje Vysočina může být exponovanost území na jiné centrum. Jako vhodný příklad této skutečnosti mohou posloužit obce při hranici s Jihomoravským krajem v severovýchodní a poté ve východní části správního obvodu ORP Velké Meziříčí, které jsou velice silně orientovány na město Brno. Zmíněným územím prochází dvoukolejná elektrifikovaná

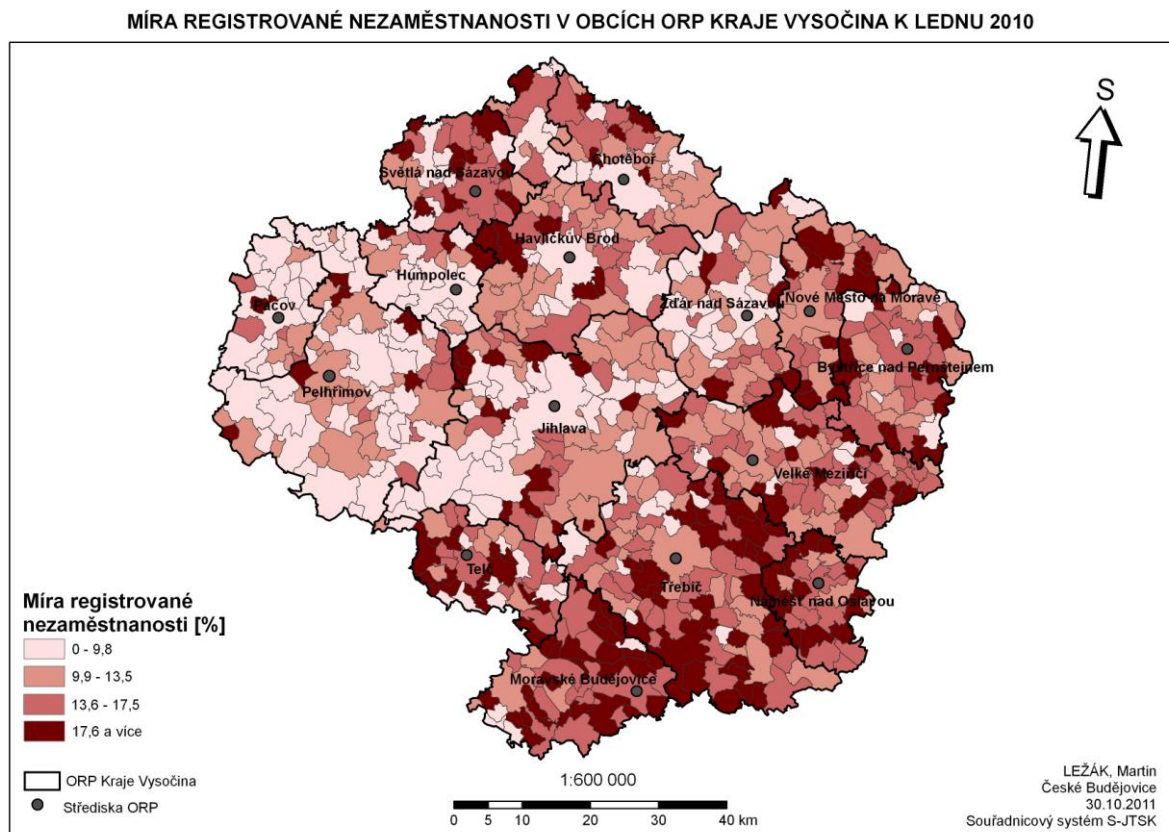
železnice číslo 250, jenž je využívána regionálními vlakovými spoji ukotvenými v Integrovaném dopravním systému Jihomoravského kraje (IDS JMK), území je obsluhováno i celou řadou regionálních autobusových linek. Tento komplexní dopravní systém nabízí obyvatelům velké množství časově velice výhodných spojů do města Brna, jakožto sídla se silnou koncentrací průmyslových podniků nabízejících dostatek pracovních míst, širokým spektrem specializovaných služeb, úřadů, škol a vzdělávacích institucí. Naopak spoje mířící do správního střediska ORP Velkého Meziříčí jsou pro obyvatele obcí zcela časově nevýhodné a ve velké řadě z nich s přestupem. Podobným prostorem, u něhož lze pozorovat orientaci na jiné středisko, je severní výběžek SOORP Havlíčkův Brod. Spoje veřejné hromadné dopravy využívají v tomto území dvoukolejně železniční trati číslo 230 či silnici první třídy I/38, po těchto komunikacích jsou obyvatelé rychleji dopraveni do měst Čáslavi, Kutné Hory potažmo Kolína, než do správního centra správního regionu města Havlíčkův Brod.

4. 2. HODNOCENÍ FAKTORU MÍRY REGISTROVANÉ NEZAMĚŠTNANOSTI V PERIFERNÍCH OBLASTECH

V kraji Vysočina je podle statistiky Ministerstva práce a sociálních věcí České republiky v porovnání s ostatními kraji tradičně větší procento míry registrované nezaměstnanosti. Hodnota se pohybuje okolo 5 až 15 %, mezi jednotlivými okresy dochází k prostorové rozlišnosti. Pakliže byl v předchozí kapitole (*viz. 3. 2. Kategorie míry registrované nezaměstnanosti*), jako jeden z důvodů změny nezaměstnanosti, uváděn faktor významné dopravní polohy v kontextu silniční sítě, na území kraje Vysočiny lze tuto zákonitost aplikovat též. Zkoumaným prostorem prochází nejdůležitější silniční tah makroregionálního významu – dálnice D1 spojující tři největší republiková města (Prahu, Brno, Ostravu). V jejímž bezprostředním okolí dochází ke vzniku nových „greenfields“, tedy staveb na zelené louce. V samotném městě pak vzniká pro obyvatele širší nabídka specializovaných služeb. Dochází tedy k nárůstu počtu pracovních příležitostí a celkově se tak rozvíjí demografický i ekonomický potenciál střediska i jeho zázemí. Města Humpolec a Velké Meziříčí jsou vhodným příkladem této skutečnosti, obě města patří v žebříčku sídel s nejvyššími hodnotami kvality života (bývá posuzován na základě počtu pracovních míst a jejich potenciálu, nabídek služeb, cen stavebních pozemků a celé řady demografických

ukazatelů a dalších) na první místa v republikovém měřítku. V kraji Vysočina je koncentrace greenfields omezena pouze na větší sídla (Humpolec, Jihlava, Velké Meziříčí), kde je možno sledovat malou míru registrované nezaměstnanosti, naopak v menších obcích, jenž se taktéž nacházející v bezprostředním okolí dálnice, tyto urbanisticky nové průmyslové zóny vznikají jen velmi spore. Tento jev je dobře patrný ve správním regionu ORP Velké Meziříčí: v samotném středisku dosahuje hodnota nezaměstnanosti druhého kvantitu, tedy průměru, ovšem v některých obcích, jejichž katastrálními územími dálnice D1 prochází, je hodnota míry registrované nezaměstnanosti na podprůměrné hranici. Nicméně v regionech, jimiž prochází tento makroregionálně důležitý silniční tah, je evidentně nižší procento míry registrované nezaměstnanosti.

Obr. 4.: Diferenciace míry registrované nezaměstnanosti v obcích kraje Vysočina:



Kraj Vysočina je z pohledu míry registrované nezaměstnanosti poměrně silně prostorově diferencován ve směru západ – východ. Územím nejhůře postiženým vysokou nezaměstnaností jsou východní či severovýchodní části zkoumaného kraje. Konkrétně jde o SOORP Bystřice nad Pernštejnem, Velké Meziříčí, Náměšť nad Oslavou, Třebíč, Moravské Budějovice a Telč, přičemž nejvíce homogenní shluk takovýchto obcí lze pozorovat při

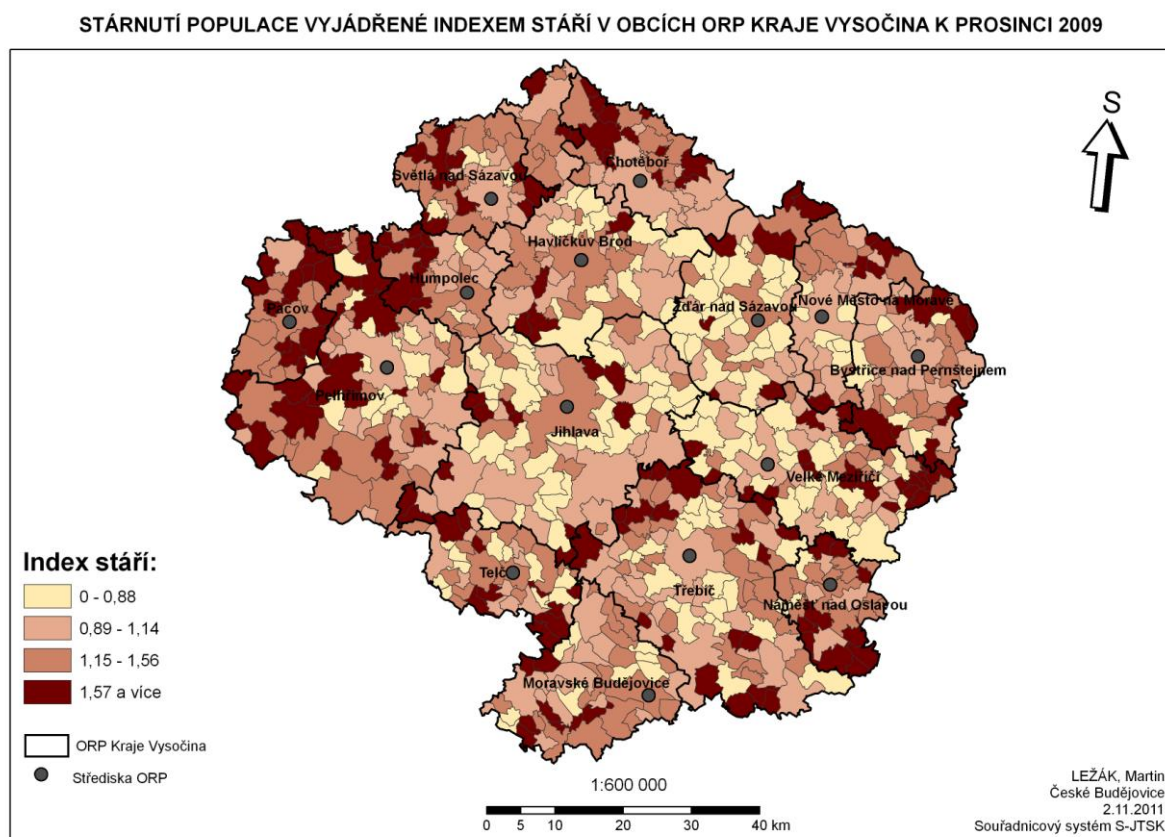
hranicích SOORP Třebíč a Moravské Budějovice, či SOORP Třebíč a Náměšť nad Oslavou. Tyto mikroregiony včetně všech obcí s vysokou mírou registrované nezaměstnanosti autor označuje za periferní (postup jejich vytýčení je zevrubně popsán v metodické části práce) a v mapovém výstupu (viz Obr. 4.) jsou vyznačeny nejtmavším zbarvením. Důvody takto definovaných periferních obcí lze nalézt ve shodě s prací Horňáka, Rochovské (2007), podle nichž jsou za problematické regiony považovány takové, jenž trpí silným nedostatkem ekonomických aktivit. Kromě výše zmíněných nově vznikajících greenfields v okolí dálnice u Velkého Meziříčí poskytujících širší nabídku pracovních míst, v dalších správních centrech dostatek podniků a průmyslových subjektů s příhodným počtem pracovních míst nalezneme sporadicky. V městě Třebíči se sice nachází menší textilní, strojírenské a potravinářské podniky, ovšem výrazný převis nabídky po pracovních místech tyto ekonomické subjekty zdaleka nemohou uspokojit. Velikou ránou bylo v roce 2005 zrušení textilní a oděvní firmy BOPO Třebíč zaměřující se na výrobu bot a ponožek a mající v době svého největšího ekonomického rozkvětu až 5000 zaměstnanců. Drobnou kompenzací se naopak stává nově rostoucí průmyslová zóna Třebíč – Hrotovická, která má v budoucnosti poskytovat až 500 pracovních míst. Celý region v době socialismu profitoval s geografické blízkosti jaderné elektrárny Dukovany. Při její výstavbě a poté i v jejím provozu byl zaměstnán velký počet ekonomicky aktivních obyvatel. V současné době již elektrárna neuspokojuje všechny vrstvy obyvatel (především méně vzdělané), protože poptávka je především po vysoce specializovaných profesích související s chodem, nikoli výstavbou elektrárny (technici, inženýři, výzkumníci, apod.).

Část správního regionu ORP Náměšť nad Oslavou (hraničící s SOORP Třebíč) trpí též nedostatkem ekonomického potenciálu, který zásadně ovlivňuje míru registrované nezaměstnanosti. Město i přilehlý region byl velice silně exponován na pracovní příležitosti na vojenské základně Armády České republiky (dříve Armády Československé socialistické republiky) sloužící dnes pro výcvik vojenských pilotů stíhacích letounů či helikoptér (mimočodem jsou zde alokovány nejmodernější bitevní nadzvukové letouny švédské provenience JAS 39 Gripen). Na vojenskou základnu je vázáno mnoho pracovních příležitostí, ovšem jejich nabídka se rapidně zmenšila po transformaci české armády z charakteru poloprofesionálního na zcela profesionální. Vysokou míru registrované nezaměstnanosti lze pozorovat i v SOORP Moravské Budějovice, kde taktéž chybí dostatečné množství průmyslových podniků, služeb či dalších subjektů nabízející pracovní místa. Pro moravskobudějovický správní region ORP je typické jeho rurální charakter a dřívější zaměření na zemědělství. Po zrušení jednotného konceptu zemědělské výroby a zemědělských

družstev došlo v území, typického pro primární sektor národního hospodářství, ke ztrátě práce, kterou zapříčinila i postupující technická inovace v oblasti zemědělské techniky, hnojiv atd. Po zvýšení nezaměstnanosti již region nedokázal nabídnout adekvátní počet pracovních příležitostí. Drobné zlepšení dosavadní situace přinášejí noví investoři, kteří na zelené louce, v okolí nadregionálně důležitých silničních komunikací první třídy, budují své greenfields (výrobní, překladiště, sklady, mezisklady, apod.).

4. 3. HODNOCENÍ FAKTORU INDEXU STÁŘÍ V PERIFERNÍCH OBLASTECH

Obr. 5.: Diferenciace ukazatele indexu stáří v obcích kraje Vysočina:



Jak je dobře patrné z mapového výstupu (viz. Obr. 5.) v obcích kraje Vysočina k prosinci 2009, s tvrzením Musila, Müllera (2006) je možno souhlasit pouze v případě okresů Pelhřimov a Havlíčkův Brod, ne zcela ovšem přesvědčivě u třebíčského okresu. V kontextu indexu stáří existuje, v případě jednotlivých správních obvodů ORP kraje Vysočina, prostorová diferenciace. Nejnižší hodnoty indexu stáří jsou pozorovány ve SOORP

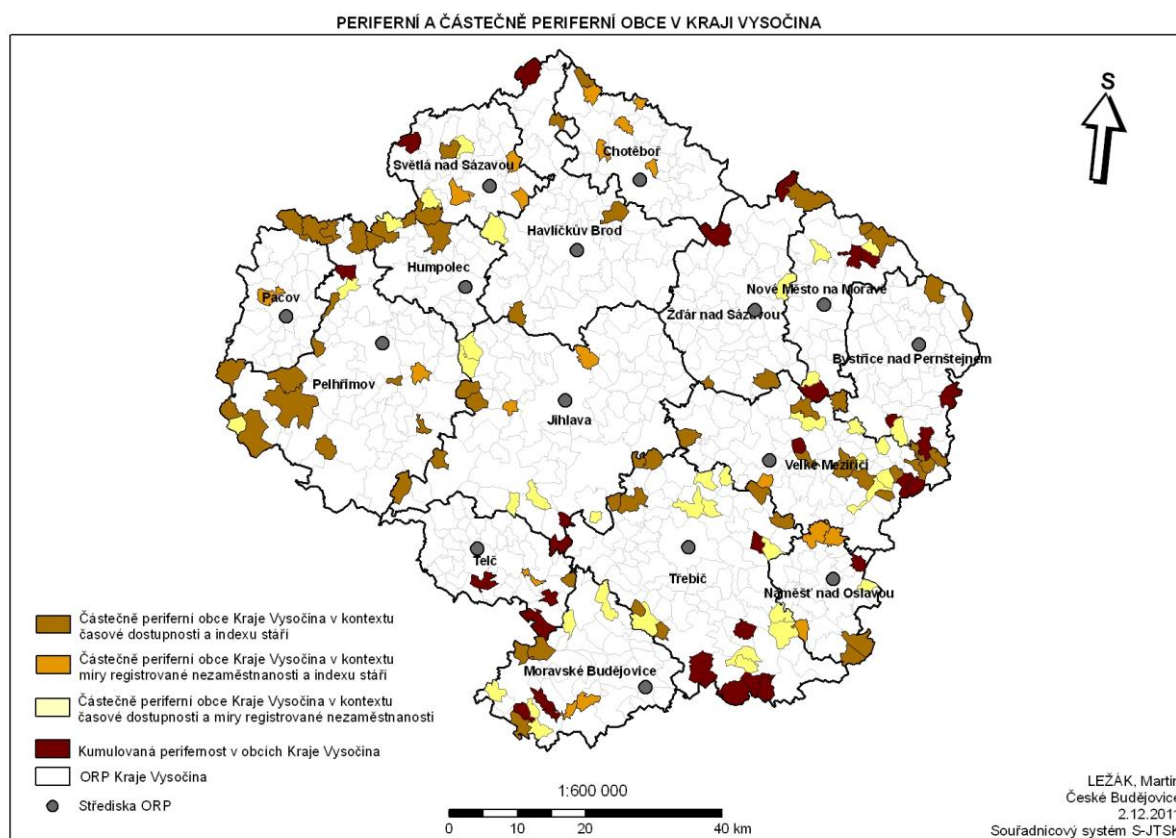
Jihlava. Jako jeden z hlavních důvodů jistého příznivého demografického potenciálu území lze považovat procesy suburbanizace, které jihlavský mikroregion zasáhly, ovšem v ne tak podstatné míře jako pražské či brněnské zázemí. Správním obvodem ORP s nižším procentem obyvatel v post produktivním věku je i Žďár nad Sázavou. Pro jihlavský a žďárský správní obvod je typická vyšší nabídka pracovních míst, protože v těchto městech se nacházejí největší krajští zaměstnavatelé (strojírenský podnik BOSCH; výroba auto skel a různých komponentů pro automobilový průmysl Automotive Lighting; dále slévárna, huť a těžké strojírenství ŽĎAS), jenž nabízejí dostatečný počet pracovních míst. Do přilehlých mikroregionů či samotných měst proto přicházejí mladé rodiny v produktivním reprodukčním věku, jenž skýtají velký demografický a samozřejmě i ekonomický potenciál. Podprůměrné hodnoty indexu stáří lze pozorovat i v SOORP Velké Meziříčí.

Obecně lze říci, že nejvyšší hodnoty indexu stáří jsou sledovány ve správních obvodech ORP na hranicích se sousedícími kraji, přičemž nejhůře zasaženými správními obvody jsou regiony hraničící se Středočeským krajem, konkrétně SOORP Havlíčkův Brod, Světlá nad Sázavou, Humpolec a částečně i Pacov. Musil, Müller (2006) hovoří o těchto regionech spolu s vybranými správními obvody Středočeského kraje jako o vnitřní periferiích. Tento poměrně homogenní celek obcí lze z výsledků této práce v kontextu indexu stáří ještě rozšířit o další regiony - sousedící tentokrát s Jihočeským krajem – o SOORP Pelhřimov, Telč a Moravské Budějovice (které částečně zacházejí i do kraje Jihomoravského). Ve všech těchto zmiňovaných správních obvodech, jenž jsou lokalizovány v severních, severozápadních a západních částech kraje Vysočina, je možno pozorovat vyšší hodnotu indexu stáří, tedy většího počtu starého postproduktivního obyvatelstva, než v obcích jihovýchodně či východně položených. V nich je samozřejmě též poměrně četný výskyt post produktivního obyvatelstva, ovšem tyto demograficky neperspektivní obce se na rozdíl od obcí severních a východních nachází poměrně roztroušeně, jediné souvislejší homogenní území s vysokými hodnotami indexu stáří se vyskytuje v SOORP Náměšť nad Oslavou a částečně i v SOORP Třebíč.

5. VYTÝČENÉ KATEGORIE PERIFERNÍCH OBCÍ DLE ZÁKLADNÍCH SOCIO – EKONOMICKÝCH FAKTORŮ ÚZEMÍ

Autor se v následujícím oddíle zaměří na jeden ze dvou ústředních cílů této práce - problematiku vytýčení periferních obcí v kraji Vysočina - a jejich soubornou analýzu. V předešlých kapitolách byly zdůvodněny tři nejzákladnější socio – ekonomické ukazatele, které zcela zásadně ovlivňují v kontextu perifernosti jednotlivé obce zkoumaného území. Byly popsány i hlavní teoretické východiska na příkladu souborných prací vybraných sociálních geografů, které tak byly využity k zevrubné analýze a komplexní charakteristice periferních obcí v kraji Vysočina v kontextu časové dostupnosti přilehlých středisek, míry registrované nezaměstnanosti či indexu stáří. Tyto faktory byly použity k syntéze, jejichž pomocí autor vytýčil čtyři druhy periferií, kterými jsou obce charakteristické svou periferností kumulovanou (viz 5. 2. *Kumulovaná perifernost v obcích kraje Vysočina*) či částečnou (viz 4. 1. *Částečně periferní obce v kraji Vysočina*). Obce kumulované perifernosti a částečné perifernosti byly autorem zachyceny v přehledném mapovém výstupu (viz Obr. 6.). V kraji Vysočina se nachází celkem 147 periferních obcí obou druhů perifernosti.

Obr. 6.: Znárodnění kumulované perifernosti a částečné perifernosti u obcí kraje Vysočina:



5. 1. ČÁSTEČNĚ PERIFERNÍ OBCE V KRAJI VYSOČINA

Při zevrubné analýze dat tří ústředních socio – ekonomických ukazatelů, jimiž jsou časová dostupnost přílehlých středisek z obcí správních obvodů ORP, míra registrované nezaměstnanosti a index stáří v obcích kraj Vysočina, se jejich jednotné uchopení ukázalo jako velice problematické, především v počtu a jisté územní nehomogenosti. Pokud autor zahrnul znak kumulované perifernosti, tedy vždy nejhorší kategorie těchto tří elementárních faktorů, výsledkem byl malý počet takto definovaných periferií (jejich deskripcí se zabývá kapitola 4.2. Kumulovaná perifernost v obcích kraje Vysočina). Autorem byly proto určeny další tři druhy periferních ukazatelů, které tak jednotlivé obce charakterizují jako částečně periferní. Jedná se vždy o syntézu dvou ze tří faktorů: časové dostupnosti s mírou registrované nezaměstnanosti, časové dostupnosti s indexem stáří a index stáří s mírou registrované nezaměstnanosti, přičemž u jednotlivého ukazatele jsou pokaždé započítávány nejhorší kategorie. Vznikly tak poměrně celistvé mikroregiony částečně periferních obcí, které ovšem samostatně, v rámci jednotlivých tří druhů ukazatelů perifernosti, tvoří poměrně nestejnorodé prostorově roztržité oblasti.

5. 1. 1. ČÁSTEČNĚ PERIFERNÍ OBCE V KRAJI VYSOČINA NA ZÁKLADĚ SYNTÉZY ČASOVÉ DOSTUPNOSTI STŘEDISEK A MÍRY REGISTROVANÉ NEZAMĚSTNANOSTI

Jak je patrné na tabulce níže, správními obvody ORP, v nichž není koncentrována ani jedna částečně periferní obce na základě syntézy časové dostupnosti středisek a míry registrované nezaměstnanosti, jsou regiony Chotěboř a Telč. V ostatních 13 správních obvodech se nachází celkem 38 takto definovaných částečně periferních obcí, přičemž největší shluk částečně periferních obcí lze pozorovat v severních, severovýchodních, jižních částech SOORP Moravské Budějovice, Třebíč, Velké Meziříčí a v malé míře i Náměšť nad Oslavou. Lokalizace takto stanovených periferií je velké shodě s územími, jenž jsou charakteristické nevýhodnou časovou dostupností a největším podílem nezaměstnanosti.

Tuto skutečnost trefně dokresluje celkem 10 částečně periferní obcí ve správním regionu ORP Třebíč, který je zároveň územím s největší mírou registrované nezaměstnanosti v krajském měřítku, a v syntéze s nevýhodnou časovou dostupností jihovýchodních a severovýchodních částí regionu poskytuje u vybraných obcí předpoklady k jejich částečné perifernosti. Výskyt částečně periferních obcí ve SOORP Třebíč není nikterak výrazně

prostorově homogenní, kompaktnější a rozlohou významnější soubor obcí tvořící souvislejší území v případě takto stanovených periferií, nelze nalézt. Důvody největšího počtu částečně definovaných periferních obcí v třebíčském správním obvodu lze nalézt ve velmi nízkém ekonomickém potenciálu související s malým počtem ekonomických aktivit (Hornák, Rochovská. 2007) či dřívější orientací na zemědělský sektor - v němž je v republikovém měřítku dodnes v daném regionu zaměstnán nadprůměrný počet obyvatel. Jak je zmíněno již v předchozích kapitolách (viz 4. 2. *Hodnocení faktoru míry registrované nezaměstnanosti v obcích SOORP*), v samotném správním středisku městě Třebíči je zcela klíčová absence průmyslového podniku nabízející dostatečný počet pracovních míst. Jisté zlepšení současné, pro obyvatele regionu, zcela neuspokojivé situace může přinést nová průmyslová zóna, která má přinést až 500 volných pracovních míst.

Tab. 6.: Výčet částečně periferních obcí v kraji Vysočina na základě časové dostupnosti a míry registrované nezaměstnanosti:

Název ORP	Periferní obce dle vymezení časové dostupnosti a míry registrované nezaměstnanosti				
Bystřice nad Pernštejnem	Drahonín				
Havlíčkův Brod	Lipnice nad Sázavou				
Humpolec	Píšť				
Chotěboř					
Jihlava	Dudín	Hrutov	Opatov	Otín	Panenská Rozsídka
Moravské Budějovice	Cidlina	Jiratice	Pálovice	Police	
Náměšť nad Oslavou	Lesní Jakubov				
Nové Město na Moravě	Javorek	Kadov	Radešín		
Pacov					
Pelhřimov	Bohetín	Rovná			
Světlá nad Sázavou	Kamenná Lhota	Prosička			
Teč					
Třebíč	Bačice	Bochovice	Dalešice	Horní Vilémovice	Krhov
	Nový Telečkov	Pozďatín	Přeckov	Stropešín	Šebkovice
Velké Meziříčí	Březské	Dolní Libochová	Jívoví	Meziříčko	Milešín
	Níhov	Vratislávka			
Žďár nad Sázavou	Lhotka				

Celý správní region ORP Třebíč se nedokázal vyrovnat s vysokým počtem obyvatel před rokem 1989 zaměstnaných v primárním sektoru a s následnou transformací celého systému hospodářství na terciérní aktivity, důsledkem proto byla vysoká míra registrované nezaměstnanosti, která v mnoha obcích dosahuje abnormálně vysokých hodnot – přes 13,6 % - i v současnosti (data k lednu 2010). V součinnosti s nevýhodnou časovou dostupností,

vznikající díky větší fyzicko geografické vzdálenosti obcí od střediska či absenci nadregionálně důležitých silnic nebo železničních tratí, se tyto obce stávají částečně periferními.

Správním obvodem na jehož území se taktéž nachází větší počet částečně definovaných periferií je Velké Meziříčí – celkem 7 obcí. Jedná se o velmi překvapivé zjištění, vzhledem k přilehlý region je jedním s nejrychleji a nejvíce se rozvíjejících území v České republice, především z důvodu blízkosti makroregionálně důležité dálniční tepny D1 spojující tři populačně největší sídla. Z pohledu nezaměstnanosti má dálnice D1 ve zkoumaném regionu stále silnější význam – hlavně pro rozšiřující se ekonomický potenciál – ovšem v současné době není mikroregionální vliv průmyslových zón, služeb na ně navazujících, greenfields a ostatních podniků v blízkosti dálnice patrný, o čemž vypovídají i vyšší (nadprůměrné) hodnoty míry registrované nezaměstnanosti v krajském měřítku – ve většině obcí nad 9,9 %. Předchozí fakt si autor vysvětluje především nižší nabídkou pracovních příležitostí, které průmyslové prostory v okolí dálnice v současnosti poskytují. Pro časovou dostupnost střediska SOORP města Velkého Meziříčí má dálnice marginální funkci, vzhledem k dopravní dostupnost daného centra se obecně starají regionální autobusové linky (či železniční spoje), které ovšem po dálniční komunikaci nemají určený svůj plán trasy. Většina autobusových spojů dopravně obsluhujících jednotlivé obce správního obvodu využívají ostatních druhů silnic. Poměrně homogenní území částečně periferních obcí se vyskytuje v blízkosti hranic s Jihomoravským krajem. Lze tedy zcela jednoznačně prokázat fakt, že jejich odtržení od kraje Vysočina a následné připojení k Jihomoravskému kraji k 1. 1. 2005 bylo logicky správným legislativním řešením, které je v součinnosti se silnou exponovaností tohoto mikroregionu na město Brno.

Další částečně periferní obce se nacházejí v ostatních 11 správních obvodech, svým charakterem jsou, stejně jako předešlé, prostorově velmi nestejnorodé. Jednotlivé případy by vyžadovaly daleko rozsáhlejší a individuální analýzu, ovšem i přesto lze v těchto obcích vysledovat několik obecných poznatků, jenž některé z nich byly již reprodukovány na příkladech částečně periferních obcí ve správních obvodech Třebíč a Velké Meziříčí. Kromě ústředních a již zmiňovaných důvodů - nízkého ekonomického potenciálu území a s ním související i menší nabídka pracovních sil, dřívější zaměření na zemědělství a špatná transformace z primárního sektoru na terciární, absence významného zaměstnavatele, fyzicko geografická vzdálenost od správního střediska zapříčiňující nevýhodnou časovou dostupnost, absence a větší četnost regionálních autobusových a železničních spojů apod. – je možno mezi základní příčiny částečné perifernosti obcí uvést jejich administrativní polohu. Velká

část částečně periferních obcí se nachází na hranicích mezi správními obvody, u kterých je díky značné fyzické vzdálenosti od centra nevýhodná časová dostupnost, se kterou souvisí i faktor míry registrované nezaměstnanosti. Obyvatelům těchto obcí se z časových i finančních důvodů nevyplatí uskutečňovat dojížděku do vzdálených správních center, kde je silnější koncentrace pracovních příležitostí, jsou proto odkázáni na sporý a neširoký pracovní trh lokálních zaměstnavatelů a živnostníků v místě bydliště, který zapříčiňuje vyšší počet nezaměstnaných obyvatel.

5. 1. 2. ČÁSTEČNĚ PERIFERNÍ OBCE V KRAJI VYSOČINA NA ZÁKLADĚ SYNTÉZY ČASOVÉ DOSTUPNOSTI STŘEDISEK A INDEXU STÁŘÍ

Nejpočetnější skupinou periferních obcí stanovených na území kraje Vysočina je kategorie na základě syntézy časové dostupnosti středisek a indexu stáří. Celkový počet takto definovaných periferních obcí je 61, přičemž jejich lokalizaci lze pozorovat ve všech 15 správních obvodech ORP v kraji Vysočina. Tento velký počet ovšem není překvapivý, vždyť současná nepříliš progresivní demografická situace (především v bývalých ryze zemědělských či nepříliš průmyslových regionech - jako je kraj Vysočina) s aktuálním se zhoršujícím se stavem systému veřejné hromadné dopravy (zejména díky státní podpoře jiných dopravních módů, stavbě dálnic, silničních komunikací či procesům suburbaniace se zvyšuje procento osobní automobilizace) k této skutečnosti inklinuje. I když je prostorová koncentrace těchto periferních obcí rozmístěná nekoncentricky, lze určit oblasti, v nichž je možno pozorovat jejich nejčetnější výskyt související samozřejmě s nejhůřšími kategoriemi obou kritérií. Největší počet takto určených částečně periferních obcí se nachází v západním výběžku SOORP Pelhřimov při hranici s Jihočeským krajem, ovšem nejvíce homogenní shluk obcí je lokalizován v severní části správních obvodů ORP Pacov, Pelhřimov a obce SOORP Humpolec hraničící se Středočeským krajem. V této oblasti zkoumaného kraje se autorova studie ztotožnila (alespoň v základních rysech) s komplexně vytýčenými vnitřními periferiemi Musila, Müllera (2006), jež byly oběma autory stanoveny na hranice Středočeského kraje. Posledním více stejnorodým územím, kde lze částečně periferní obce v kontextu syntézy zmiňovaných kategorií sledovat jsou obce v severní části správního obvodu ORP Velké Meziříčí, dále i například hranice SOORP Třebíč se správními obvody ORP Jihlava a Velké Meziříčí, kde jsou ovšem jednotlivé obce velmi nekoncentricky uspořádány a tvoří dílčí nehomogenní oblasti jedné či maximálně dvou obcí.

Tab. 7.: Výčet částečně periferních obcí v kraji Vysočina na základě časové dostupnosti a indexu stáří:

Název ORP	Periferní obce dle vymezení časové dostupnosti a indexu stáří					
Bystřice nad Pernštejnem	Sulkovec	Velké Tresné				
Havlíčkův Brod	Kojetín	Leškovice	Rybníček	Skorkov		
Humpolec	Hořice	Ježov	Syrov			
Chotěboř	Heřmanice					
Jihlava	Hojkov	Jihlávka	Kaliště	Miličov	Švábov	
Moravské Budějovice	Bačkovice	Chotěbudice	Lomy			
Náměšť nad Oslavou	Lhánice	Senorady				
Nové Město na Moravě	Borovnice	Spělkov				
Pacov	Čáslavsko					
Pelhřimov	Bořetice	Černov	Hojovice	Chýstovice	Křeč	Křešín
	Lhota-Vlášnice	Lidmaň	Mnich	Onšov	Pavlov	Těmice
Světlá nad Sázavou	Horní Paseka	Hradec				
Telč	Svojkovice					
Třebíč	Čichov	Horní Smrčné	Kamenná	Lesůňky	Loukovice	Radonín
	Radošov	Rohy				
Velké Meziříčí	Břeží	Horní Loučky	Chlumek	Kaly	Křížínkov	Lubné
	Moravec	Radenice	Skryje	Skřínářov	Sviny	Újezd u Tišnova
Žďár nad Sázavou	Kněževs	Kyjov	Svratka			

V kontextu ukazatele indexu stáří patří mezi nejméně progresivní území západní a severní části SOORP Pelhřimov sousedící s Jihočeským krajem, dále téměř všechny obce správních obvodů ORP Pacov, Humpolec či Světlá nad Sázavou. Ke zmiňovaným obvodům, kde je index stáří na nízké (tedy podprůměrné) úrovni, lze řadit i severní výběžek SOORP Havlíčkův Brod a obce SOORP Chotěboř hraničící s Pardubickým krajem. Hlavními důvody demografické neperspektivnosti nelze ovšem spatřovat ve slabém ekonomickém potenciálu daných území, vždyť daná oblast je z pohledu krajského měřítka míry registrované nezaměstnanosti na nízké, až podprůměrné úrovni (nízká míra registrované nezaměstnanosti). Možné důvody autor spatřuje v demografických specifičnostech tohoto území, mezi nejdůležitější faktory patří přirozený přírůstek obyvatelstva. Dle dat ČSÚ z roku 2009 jsou okresy s nejnižší (zápornou) hodnotou přirozeného přírůstku právě Pelhřimov, dále Rokycany a Karviná. V těchto územích dochází k největšímu přirozenému úbytku obyvatelstva, o čemž hovoří i číslo -0,7, přičemž ke stejnému roku republikový průměr dosahuje hodnoty 1, území je tak demograficky neperspektivní. O této skutečnosti dobře vypovídá i mapový výstup indexu stáří v kraji Vysočina (viz Obr. 5.), jenž právě na demografickou strnulost v podobě vysokého podílu starého postproduktivního obyvatelstva pelhřimovského okresu (správních obvodů ORP Pelhřimov, Pacov a Humpolec) poukazuje. Fakt, že v daných oblastech je

nadprůměrný počet postproduktivního obyvatelstva, si autor vysvětluje rurálním typem regionu, ve kterém je silná koncentrace starého obyvatelstva. Produktivní část obyvatelstva buď z regionu odchází do míst ekonomicky příznivějších - za lepšími pracovními příležitostmi, nebo se mladší část obyvatel selektivně koncentruje v populačně větších městech, kde je logicky větší nabídka pracovních míst.

Ve správních obvodech ORP Velké Meziříčí a Třebíč jsou též patrné vysoké hodnoty indexu stáří. Tuto skutečnost si autor vysvětluje slabým ekonomickým potenciálem území, které bylo před rokem 1989 zaměřeno na primární sektor národního hospodářství – na zemědělství. Zejména v SOORP Třebíč je dodnes nadprůměrně vysoké procento zornění, zemědělská půda zde byla ve velké míře využívána k pěstování brambor, lnu, dnes řepky olejky. Ovšem po transformaci celého hospodářského systému (i politického zřízení) po roce 1990, kdy došlo ve struktuře podílů zaměstnanosti obyvatel v jednotlivých sektorech národního hospodářství k velké změně, tento původně čistě zemědělský region nestačil svůj ekonomický potenciál vložit do jiného sektoru (služeb). I když například územím správního obvodu ORP Velké Meziříčí prochází nadregionálně důležitá dálnice D1, na jejíž výskyt se vážou mnohé ekonomické aktivity, velkou mezeru v nedostatečné nabídce pracovních míst však tyto podniky nedokázaly zacelit, mnoho obyvatel zaměstnaných v sektoru zemědělství tak již trvalý pracovní úkon nenalezlo. Ovšem v současné době lze jistý pokles nezaměstnanosti v daných oblastech pozorovat, zejména díky komerční suburbanizaci.

Špatná časová dostupnost středisek z obcí těchto mikroregionů je způsobena několika faktory. Obecně toto území nedisponuje nepříliš výhodnou dopravní polohou, většina obcí je se svým správním střediskem spojena silničními komunikacemi druhých, třetích a nejzapadlejší obce i silnicemi čtvrtých tříd. Další negativní příčinou může být nepřítomnost železniční tratě, která zajišťuje spojení s přílehlým střediskem pomocí osobních regionálních vlaků v pravidelném časovém intervalu. Ovšem zcela klíčovým faktorem nevyhovující časové dostupnosti přílehlých center ORP je časově nevýhodná trasa spojů veřejné hromadné dopravy. Obyvatelé tak sice díky autobusovým linkám mají možnost přímého spojení s přílehlým střediskem, ovšem dojezdní doba takovýchto spojů je časově rozsáhlá. Navíc četnost autobusových linek je v porovnání s železničními spoji malá, obvykle bývá nejvyšší v době ranní dopravní špičky ve směru do centra a v době odpolední dopravní špičky ve směru ze střediska do obcí. Posledním podstatnějším faktorem špatné časové dostupnosti lze spatřovat ve vyšší fyzicko geografické vzdálenosti jednotlivých obcí od centra, tuto okolnost lze zobecnit i pro všechny periferní obce.

Spojením všech uvedených faktorů vznikají drobné homogenní celky částečně periferních obcí, které jsou snadno pozorovatelné na mapovém výstupu umístěném v úvodu kapitoly, přičemž jejichž výčet je uveden v tabulce výše (*viz. Tab. 7.*).

5. 1. 3. ČÁSTEČNĚ PERIFERNÍ OBCE V KRAJI VYSOČINA NA ZÁKLADĚ SYNTÉZY MÍRY REGISTROVANÉ NEZAMĚŠTNANOSTI A INDEXU STÁŘÍ

Do třetí kategorie částečně periferních obcí, vytýčených dle autorovy metodiky na základě spojení míry registrované nezaměstnanosti a indexu stáří, spadá nejmenší počet sídel ze všech čtyř periferních charakteristik – 19. Tento fakt je poměrně překvapivý, vždyť území kraje Vysočina je v republikovém kontextu zasaženo vyšší mírou registrované nezaměstnanosti (od 5 do 15%) stejně tak, jako nadprůměrnými hodnotami indexu stáří (průměrně nad 1,1). U obou ukazatelů je patrná silná prostorová diferenciaci, u míry registrované nezaměstnanosti lze zkoumané území kraje Vysočina rozdělit na linii západ – východ, kde především ve východních a severovýchodních regionech jsou dosahovány vysoké hodnoty počtu nezaměstnaných – konkrétně jde o SOORP Bystřice nad Pernštejnem, Velké Meziříčí, Náměšť nad Oslavou, Třebíč. Naopak v západních oblastech kraje Vysočina je možno pozorovat hodnoty nižší. Hlavními důvody vyššího počtu nezaměstnaných jsou slabší ekonomický potenciál území vycházející z nedostatku významných průmyslových podniků, jenž by mohly pro obyvatele nabízet dostatečný počet pracovních míst, dále bývalá zaměřenost území na zemědělství či ekonomický krach textilních, strojírenských podniků (pro příklad TEBO Třebíč). U druhého ukazatele – indexu stáří – je prostorová diferenciaci patrná také, přičemž nejnižší hodnoty jsou dosahovány u obyvatel v geografickém středu zkoumaného kraje, jmenovitě se jedná o SOORP Jihlava, částečně i SOORP Žďár nad Sázavou či Havlíčkův Brod, na druhou stranu je možno nejvyšší počet postproduktivního obyvatelstva lokalizovat v regionech po obvodu kraje Vysočina (povětšinou na hranicích s jinými kraji) ve správních obvodech ORP Pelhřimov, Telč a Moravské Budějovice, Třebíč a Náměšť nad Oslavou. Demografický ukazatel indexu stáří je velice komplexní charakteristikou úzce související s ekonomickými možnostmi obyvatelstva, kvalitou života v jednotlivých regionech, časovou dostupností přílehlého střediska apod.

Částečně periferní obce na základě syntézy míry registrované nezaměstnanosti a indexu stáří jsou na území kraje Vysočina zastoupeny prostorově velmi nekoncentricky a jejich rozmístění v prostoru je velmi nehomogenní, tedy netvoří žádné výraznější rozlohou významnější celky. Autor je lokalizoval v 9 z celkem 15 správních obvodů ORP kraje

Vysočina, přičemž obvody, ve kterých se takto definované částečně periferní obce nenalézají, jsou SOORP Bystřice nad Pernštejnem, Havlíčkův Brod, Humpolec, Nové Město na Moravě, Třebíč a Žďár nad Sázavou. Přes jednu čtvrtinu těchto obcí, celkem 5, se nachází v SOORP Chotěboř, jejich větší počet je možno nalézt i v regionech ORP Světlá nad Sázavou a Náměšť nad Oslavou.

Tab. 8.: Výčet částečně periferních obcí v kraji Vysočina na základě míry registrované nezaměstnanosti a indexu stáří:

Název ORP	Periferní obce dle vymezení míry registrované nezaměstnanosti a indexu stáří				
Bystřice nad Pernštejnem					
Havlíčkův Brod					
Humpolec					
Chotěboř	Dolní Sokolovec	Klokočov	Kraborovice	Nejepín	Víska
Jihlava	Dvorce	Strítež			
Moravské Budějovice	Hornice	Kojatice			
Náměšť nad Oslavou	Čikov	Jasenice	Kramolín		
Nové Město na Moravě					
Pacov	Zhořec				
Pelhřimov	Proseč pod Křemešником				
Světlá nad Sázavou	Kunemil	Pohled'	Trpišovice		
Teč	Vápovice				
Třebíč					
Velké Meziříčí	Osové				
Žďár nad Sázavou					

Tyto tři lokality jsou za základě obou ústředních ukazatelů na podprůměrné úrovni, tedy pro jejich obyvatele je typická vysoká míra registrované nezaměstnanosti (povětšinou nad hranicí 13,6%) či velký počet postproduktivní složky obyvatel vyjádřené souhrnně v indexu stáří (hodnoty nad 1,15). Prostorové umístění ostatních částečně periferních obcí není překvapivé, vždyť se nacházejí ve správních obvodech s vyšší četností nadprůměrných hodnot obou faktorů, nicméně jejich počet není tak hojný, jak by autor očekával. Mezi kardinální důvod je považována výše zmiňovaná prostorová diferenciace, tedy v jiných částech území je možno sledovat vysokou míru registrované nezaměstnanosti a naopak nižší hodnoty indexu stáří (pro příklad SOORP Nové Město na Moravě), či opačně v jiných mikroregionech je mezi obyvateli dosahováno menšího počtu nezaměstnaných a větší míry indexu stáří (například SOORP Pacov, Humpolec, Pelhřimov). Skutečnost, že v daných oblastech je nadprůměrný počet obyvatelstva postproduktivní struktury, si autor vysvětluje rurálním typem regionu, ve kterém je silná koncentrace starého obyvatelstva (ovšem sledovaná oblast figuruje mezi deseti

regiony s nejmenší nezaměstnaností v celé ČR). Produktivní část obyvatelstva buď z regionu odchází do míst ekonomicky příznivějších - za lepšími pracovními příležitostmi, nebo se mladší část obyvatel selektivně koncentruje v populačně větších městech, kde je logicky větší nabídka pracovních míst. Příznivý vývoj míry registrované nezaměstnanosti v daném území je způsobem blízkostí dálnice D1, kde je potvrzený její silný vliv na trhu práce. Jak je uvedeno v dalších kapitolách práce, jedinou lokalitou, kde dosud není zaznamenán velký vliv dálnice na pracovní trh, je SOORP Velké Meziříčí. Na území správních obvodů ORP Humpolec, Pacov a Pelhřimov je sledována nízká míra nezaměstnanosti i díky vyšší orientaci tamních zemědělských podniků na živočišnou výrobu, která je v průběhu roku relativně stabilnější, než výroba rostlinná a pomocí ní tak nedochází k sezónním výkyvům v zaměstnanosti.

Největší počet částečně periferních obcí dle tohoto vytýčení je ve správním obvodu ORP Chotěboř. Pakliže autor v předchozích částech subkapitoly hovořil o výrazné prostorové diferenciaci u obou ukazatelů, v případě chotěbořského mikroregionu k ní ve výrazné míře nedochází, vždyť zejména okrajové obce správního obvodu na hranici s Pardubickým a Středočeským krajem jsou zasaženy vysokou mírou registrované nezaměstnanosti (ve většině obcí nad 13,6%, ale i 17,6%). Stejně tak jsou tyto obce postihnuty velice starým obyvatelstvem, na což poukazuje faktor indexu stáří (1,15, ale mnohdy i nad 1,56). Důvody lze spatřovat v ryze rurálním charakteru regionu, které jsou obecně charakteristické obyvatelstvem vyššího věku a původním zaměřením na zemědělství. Ve středisku správního obvodu, městě Chotěboři, též nenalezneme velikostí a počtem nabízených pracovních sil významnějšího zaměstnavatele, do něhož by mohla být soustředěna pracovní migrace z přilehlého okolí. Tuto zákonitost lze uplatnit i na případ SOORP Náměšť nad Oslavou či Světlá nad Sázavou. V případě Světlé nad Sázavou je po silném omezení výroby místních skláren stoupající negativní trend registrované nezaměstnanosti ještě markantnější.

5. 2. KUMULOVANÁ PERIFERNOST V OBCÍCH KRAJE VYSOČINA

Poslední z řady typů periferních charakteristik obcí v kraji Vysočina je kumulovaná perifernost, jenž je tvořena spojením nejhorších kategorií všech třech ústředních socio – ekonomických kritérií, tedy časové dostupnosti středisek SOORP, míry registrované nezaměstnanosti a indexu stáří. Přesná deskripce metodického postupu vytýčení kumulovaných periferních obcí včetně číselného vyjádření nejméně příznivých kategorií u

jednotlivých faktorů je popsána ve druhé kapitole (viz 2. 2. 4. *Statistické uchopení tří základních znaků perifernosti*), nicméně pro přehlednost je autor uvádí opakovaně ve stručnosti: u ukazatele časové dostupnosti přilehlého střediska SOORP byla za periferní hranici stanovena hodnota nad 31 potažmo 41 minut (dle významnosti centra), u míry registrované nezaměstnanosti (podle metody kvantilů) byla za hraniční hladinu stanovena hodnota nad 17,6 % a u indexu stáří 1,57 a výše.

Ve zkoumaném kraji Vysočina bylo tedy autorem vytýčeno celkem 29 obcí kumulované perifernosti, přičemž jejich lokalizace je, až na jednu výjimku (tvoří ji SOORP Pacov), ve všech správních obvodech. Největší počet takto definovaných periferních obcí je přitom možno spatřovat ve správním obvodu ORP Třebíč, tedy na jihovýchodě sledovaného kraje. Velikým specifikem kumulované perifernosti u obcí ve sledovaném území je jejich velmi prostorově nekoncentrické uspořádání, vždyť netvoří žádný významnější rozlohou homogenní mikroregion, ovšem při komplexnějším pohledu lze vymezit oblasti s četnějším výskytem kumulovaných periferních obcí. Zcela markantní je územní diference mezi výskytem těchto obcí v západních a východních částech, nebo v jižních či severních oblastech kraje Vysočina. Ve správních obvodech ORP na východě kraje je četnost obcí kumulované perifernosti podstatně vyšší, než u lokalit západních, a u jižních oblastí je jejich výskyt též daleko početnější v porovnání s obcemi nacházející se na severu kraje.

Tab. 9.: Výčet obcí kumulované perifernosti v kraji Vysočina:

Název ORP	Obce kumulované perifernosti		
Bystřice nad Pernštejnem	Moravecké Pavlovice	Pernštejské Jestřábí	Skorotice
Havlíčkův Brod	Podmoky		
Humpolec	Hořice	Ježov	Syrov
Chotěboř	Heřmanice		
Jihlava	Brtnička	Hladov	
Moravské Budějovice	Kdousov	Radotice	Slavíkovice
Náměšť nad Oslavou	Hluboké		
Nové Město na Moravě	Bobruvka	Líšná	Nový Jimramov
Pacov			
Pelhřimov	Arnešovice		
Světlá nad Sázavou	Chřenovice		
Telč	Knínice	Radkov	Zdeňkov
Třebíč	Biskupice-Pulkov	Kojetín	Litovany
	Odunec	Přešovice	Příštpo
Velké Meziříčí	Kozlov	Kuřimské Jestřábí	Kuřimská Nová Ves
Žďár nad Sázavou	Chlumětín	Radostín	

Z pohledu prostorové diferenciacie západ - východ lze lehce vyvrátit studii Musila. Müllera (2006), jenž určují velkou část vnitřních periferií na hranicích se Středočeským krajem. Na základě jejich práce byl autorem očekáván větší počet obcí kumulované perifernosti (která zdaleka nejvíce připomíná zmíněnou komplexní socio – ekonomickou analýzu Musila, Müllera z roku 2006) v západních oblastech Vysočina, tedy právě při hranici se zmiňovaným Středočeským krajem, ovšem výsledek byl územně přesně zrcadlově obrácený, jelikož největší shluk obcí kumulované perifernosti byl vytýčen v regionech východních sousedící s Jihomoravským krajem. Jmenovitě se jedná o správní regiony ORP Telč, Moravské Budějovice, Telč, Náměšť nad Oslavou, Velké Meziříčí a Bystřice nad Pernštejnem. Obce při hranici se Středočeským krajem jsou v hojné míře demograficky neperspektivní, časová dostupnost přílehlého daného střediska je též na velmi podprůměrné úrovni, ovšem dosažení statutu kumulované perifernosti nemohly dosáhnout kvůli nízké míře registrované nezaměstnanosti, jenž může být ovlivňována blízkostí četných ekonomických aktivit, ať už v blízkosti dálnice D1 či v městech Pelhřimov, Humpolec a Havlíčkův Brod. Na druhou stranu obce ve východních částech kraje (sousedící s Jihomoravským krajem) mají zcela odlišnou ekonomickou situaci, vždyť v této části kraje je dosahováno nejvyšších hodnot míry registrované nezaměstnanosti (a to i v republikovém kontextu). Obce s nadbytkem postproduktivní složky obyvatelstva jsou nejvíce soustředěny jednak na hranicích krajů, ale i vnitřních pomezích jednotlivých správních obvodů ORP, zcela nevyhovující časovou dostupností středisek z přílehlých obcí jsou ve východních oblastech kraje zasaženy nejvíce mikroregiony Velkomeziříčska, Třebíčska či Moravskobudějovicka.

Druhou podstatnou linií patrnou v problematice vytýčení obcí kumulované perifernosti je jižní a severní. Jak již bylo řečeno v předchozích částech této subkapitoly, na jihu kraje Vysočina je daleko hojnější výskyt takto definovaných periferií, než na severu zkoumaného území. Faktory této diferenciacie se shodně kryjí se všemi zdůvodněními uvedených v předchozích částech kapitoly, mezi nejdůležitější ovšem patří: slabý ekonomický potenciál s ním související absence klíčového a pro rozvoj regionu významného zaměstnavatele, jenž by nabízel dostatečný počet pracovních míst, dále nepříznivá struktura postproduktivního obyvatelstva pramenící s odchodem produktivní struktury obyvatel za prací do ekonomicky prozíravějších regionů, minulé zaměření obyvatel na zemědělství a rolnickou činnost, jenž po transformaci české ekonomiky po roce 1989 vygenerovala velký počet nezaměstnaných a v neposlední řadě i špatná dopravní poloha a na ní se navazující neefektivní systém veřejné hromadné dopravy.

Jako poslední specifikum by chtěl autor podotknout, že v některých oblastech dosud není využitý potenciál nadnárodně důležité dálniční komunikace D1, jelikož větší počet obcí kumulované perifernosti se nachází právě v její blízkosti. Konkrétně se jedná o obce správních regionů ORP Třebíč, Náměšť nad Oslavou, Bystřice nad Pernštejnem, ale hlavně Velké Meziříčí. Nejedná se však o převratnou myšlenku, ale pouze o logické vyústění důsledků současného negativnějšího působení dálnice na strukturu a rozvoj některých obcí, vždyť dálnice v mikroregionálním měřítku systém dopravy neovlivňuje, ba má naopak marginální postavení. V lokalitě Velkomeziříčska je sice poměrně silně rozvinuta komerční suburbanizace, kdy jsou průmyslové či průmyslově obslužné komplexy, podniky a greenfields umístovány za hranici městského obvodu, ovšem jejich vliv na zaměstnanost v přilehlém regionu není dosud tak velký. Obce v blízkosti dálnice nacházející se ve správním regionu ORP Velké Meziříčí, které byly autorem označeny za periferní, jsou však v kontextu kraje Vysočina výjimkou. V ostatních regionech či spíše obcích, jejichž katastrálními územími dálnice D1 prochází, lze pozorovat příznivý účinek této nadregionálně důležité silniční komunikace. O tomto faktu může vypovídat skutečnost současného ekonomického i demografického rozvoje krajského města Jihlavy, kdy zejména díky blízké dálnici D1 byly do města přilákány významní investoři (pro příklad Bosch Diesel, Automotive Lighting apod.), či města Humpolce na jehož katastru byly vybudovány četné průmyslové, průmyslově obslužné komplexy a podniky. Ve správních obvodech ORP Jihlava a Humpolec je možno pozorovat jen malý počet obcí kumulované perifernosti.

Na úplný závěr by autor rád zhodnotil situaci 25 obcí, které byly v roce 2005 na vlastní žádost přeřazeny z kraje Vysočina do Jihomoravského. Obce spadaly do SOORP Bystřice nad Pernštejnem, Náměšť nad Oslavou, jejich největší počet byl však lokalizován v SOORP Velké Meziříčí, nově byly této obce připojeny do správního regionu ORP Tišnov. Jak je dobře patrné z mapového výstupu, celá řada periferních obcí, ať už částečného či kumulovaného typu, se nachází právě na bezprostřední hranici s Jihomoravským krajem zejména ve velkomeziříčském mikroregionu. Tyto obce jsou z velké části situovány u železniční tratě číslo 250 spojující Havlíčkův Brod s Brnem, kam většina obyvatel směřuje svou dojížďku do škol či do zaměstnání. Vhodnost volby přestoupení vybraných obcí k Jihomoravskému kraji podporuje fakt kvalitního až nadstandardního systému veřejného hromadné dopravy díky Integrovanému dopravnímu systému Jihomoravského kraje (IDS JMK). Nejenže jsou tyto sídla spojovány s centrem kraje, městem Brnem, ale i z dalšími populačně většími středisky. Systém tak vytváří soustavu efektivně provázané veřejné

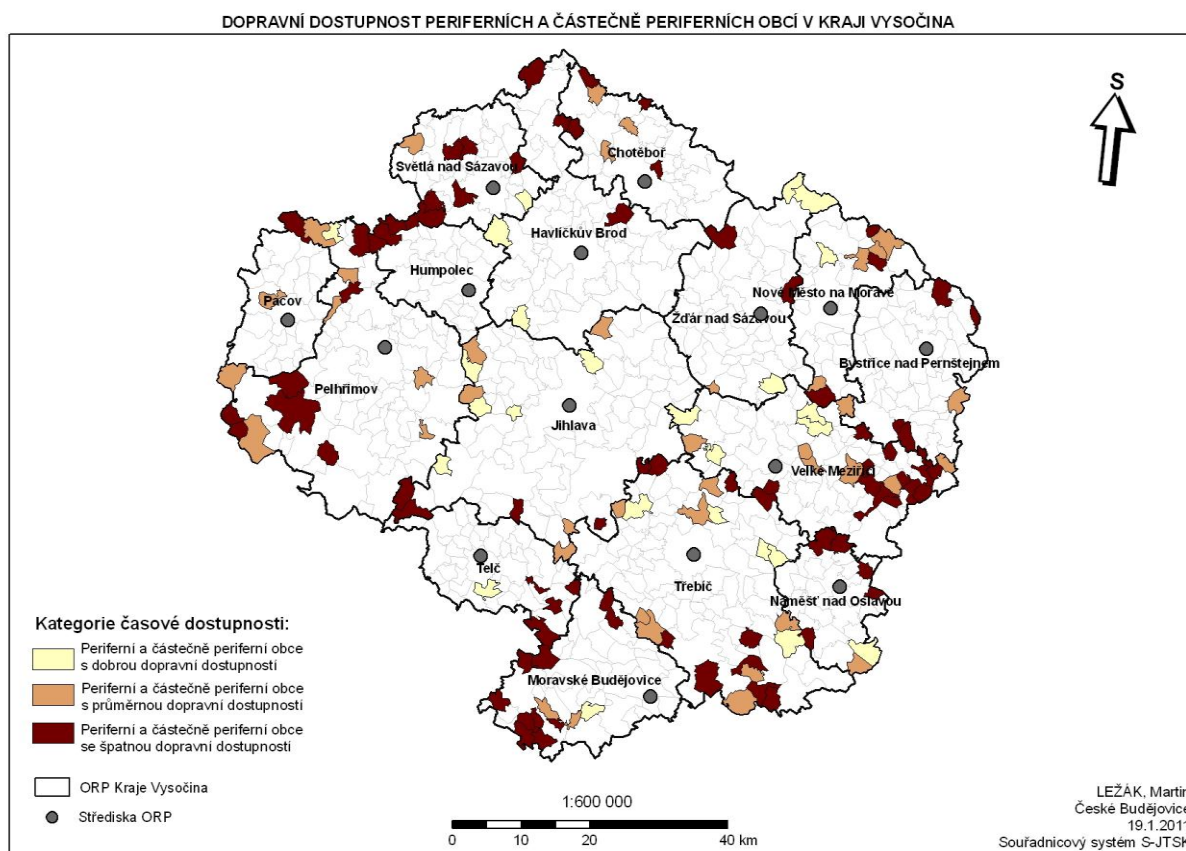
hromadné dopravy. Dalším z podpůrných důvodů přestoupení obcí k Jihomoravskému kraji je daleko komplexnější ekonomický potenciál včetně širší nabídky pracovních sil.

6. ZHODNOCENÍ KVALITY DOPRAVNÍ DOSTUPNOSTI PERIFERNÍCH OBCÍ V KRAJI VYSOČINA

V této kapitole bude na základě komplexních kritérií vyhodnocena dopravní dostupnost nově vytýčených periferních obcí v kraji Vysočina. Jak je uvedeno v předchozí části práce (viz. celá 2. Metodika zpracování), autorem byly stanoveny celkem čtyři typy periferních obcí - konkrétně se jedná o tři druhy částečně periferních obcí: v kontextu časové dostupnosti a míry registrované nezaměstnanosti, dále časové dostupnosti a indexu stáří či míry registrované nezaměstnanosti a indexu stáří, poslední čtvrtý typ tvoří obce kumulované perifernosti. Jejich přesná lokalizace včetně socio – ekonomických důvodů jejich prostorové rozmístěnosti jsou zevrubně popsány taktéž v předchozí pasáži práce (viz celá 5. Vytýčené kategorie periferních obcí dle základních socio – ekonomických faktorů). Pro přehlednost analýzy dopravní dostupnosti však byly tyto čtyři druhy periférií spojeny do jednoho syntetického celku, v dalších pasážích textu tak jsou označovány už jen jako „periferie“ (v mapovém výstupu jsou ale nazývány za periferní a částečně periferní obce). Nezáleží již na samotném charakteru či typu periferní obce, ale na skutečnosti, že se jedná, ať už z menší či větší míry, o obec s periferními znaky.

Dopravní dostupnost je řazena mezi nejstěžejnější sociálně geografické charakteristiky, na systém dopravy se v geografickém prostoru váže celá řada dalších aktivit a procesů, a zcela zásadním způsobem ovlivňuje obyvatelstvo daného území či kvalitu žití. Ovšem její úroveň a kvalita v jednotlivých periferních obcích je velmi nerovnoměrná, autor tedy dle fundované metodiky, jejíž základ tvoří šest ústředních ukazatelů dopravní dostupnosti a jenž byly okomentovány v metodické části této práce (viz. 2. 4. Metodické uchopení kritérií dopravní dostupnosti periferních obcí v kraji Vysočina), vytýčil tři základní kategorie dopravní dostupnosti: dobrou, průměrnou a špatnou. Tyto tři druhy dopravní dostupnosti se odvíjí od zjištěné kvality dopravních příležitostí – časová dostupnost a počet spojů v ranní špičce běžných pracovních dnů, večerní špičce běžných pracovních dnů a o sobotách (v průběhu celého dne). Zároveň u jednotlivých typů dopravní dostupnosti periférií dochází k silné prostorové diferenciaci. Zatímco periferie v kontextu dobré dopravní dostupnosti jsou umístěny uvnitř správních obvodů ORP či po jejích hranicích, periferní obce se špatnou dopravní dostupností lze spatřovat při obvodu kraje Vysočina na hranicích se sousedními kraji.

Obr. 7.: Výsledná kvalita dopravní dostupnosti periferních obcí v kraji Vysočina:



Tab. 10.: Přehledová tabulka průměrných hodnot u jednotlivých dopravně geografických kritérií:

	Periferní a částečně periferní obce s dopravní dostupností		
	Dobrou	Průměrnou	Špatnou
Počet obcí	25	41	81
Vzdálenost od střediska [km]	14	17	19
Ranní špička [min.]	32	44	62
Počet spojů ranní špička	6	5	3
Večerní špička [min.]	29	49	62
Počet spojů večerní špička	2	1	1
Nulové spojení večerní špička	0	11	68
Sobota [min.]	40	76	125
Počet spojů sobota	5	4	4
Nulové spojení sobota	7	29	69

Vysvětlivky: Ranní špička: myšleno od 4:00 do 8:59; referenční den: 16.5.2012
 Večerní špička: myšleno od 18:00 do 23:59; referenční den: 16.5.2012
 Sobota: v průběhu 24 hodin od 0:00 do 23:59; referenční den: 19.5.2012
 Nulové spojení večerní špička + nulové spojení sobota: v tolika případech neexistuje spojení s přílehlým střediskem

6. 1. PERIFERNÍ OBCE S DOBROU DOPRAVNÍ DOSTUPNOSTÍ

V kraji Vysočina se nachází celkem 25 periferních obcí se statutem dobré dopravní dostupnosti, zároveň se jedná o nejmenší kategorii, vždyť z celkového počtu 147 periferních obcí jen přes 17 % z nich je v kontextu dopravní dostupnosti na nadprůměrné úrovni. Pro metodické upřesnění je nutné říci, že za dobrou dopravní dostupnost jsou považovány periferní obce, které v součtu všech šesti kategorií posbírali 30,1 a více bodů. Možnými důvody dobré dopravní dostupnosti těchto obcí je kratší vzdálenost od přílehlého střediska, ovšem v tomto případě se nejedná o skutečnou fyzicko geografickou vzdálenost, která by byla měřena například vzdušnou čarou, nýbrž o nejkratší úsek mezi danou obcí a jeho blízkým centrem, který by případně mohl spoj veřejné hromadné autobusové dopravy urazit po silnicích všech tříd. O faktoru vzdálenosti od centra jako jednoho z klíčových faktorů v posuzování dopravní dostupnosti hovoří i skutečnost, že se zhoršující se kvalitou dopravní dostupnosti roste vzdálenost obce od centra, jak je dobře patrné i z tabulky (*viz Tab. 10.*). Je nadmíru logické, že čím kratší trasu musí spoj veřejné hromadné dopravy ujet, tím časově méně náročná je přeprava z místa A do bodu B. Do této kategorie není ale započítávána vzdálenost obce do přílehlého centra, kdy obě sídla leží na železnici. Proto zde jsou lehce znevýhodňovány ty sídelní struktury, jenž mají se svým střediskem vazby v regionální železniční dopravě. Pro statut dobré dopravní dostupnosti ve vztahu k ostatním dvěma typům dopravní dostupnosti je možno vyslovit skutečnost, že je zde podstatně silnější četnost spojů a to o ranní i večerní špičce běžných pracovních dnů, ale i sobotách, a dále zde lze pozorovat daleko časově efektivnější systém veřejné hromadné dopravy. V ranní špičce je v těchto obcích dosahováno časové dostupnosti 32 minut, což je na úrovni průměrné dostupnosti bývalého okresního města. Obyvatelé mají možnost využívat celkem 6 spojů v ranní dopravní špičce, což je průměrně jeden spoj za 50 minut, mají tak k dispozici poměrně kvalitní průměrný systém dopravní obslužnosti, který jim umožňuje snadnou dojížděku do zaměstnání, škol, za službami. Dalším specifikem může být oproti ostatním typům dopravní dostupnosti lepší dopravní poloha, například na silnici první či druhé třídy (nikoli však na dálnici) či na železnici, se kterou souvisí zvýšená četnost spojů veřejné hromadné dopravy nebo lepší časová dostupnost sídel. Obecně není dopravní dostupnost periferních obcí v mikroregionálním měřítku, ovlivněna dálniční komunikací, po které jsou zpravidla uskutečňovány cestovní toky veřejné autobusové dopravy mezoregionálního a nadregionálního významu, zpravidla spojují mezi sebou města krajská nebo okresní.

Marginální význam dálnice D1 v případě kraje Vysočina v kontextu mikroregionální dopravní dostupnosti je zcela patrný.

Prostorová lokalizace obcí s dobrou dopravní dostupností je velmi silně nekoncentricky uspořádána, není vytvářen žádný homogenní shluk obcí. Ve velké míře jsou umístěny uvnitř daných správních středisek ORP, na hranicích mezi jednotlivými správními obvody, ojediněle ovšem i v obcích sousedících s jiným krajem. Jediným příkladem periferií umístěných z pohledu dobré dopravní dostupnosti na hranicích kraje jsou správní obvody ORP Náměšť nad Oslavou, Žďár nad Sázavou a Pelhřimov.

6. 2. PERIFERNÍ OBCE S PRŮMĚRNOU DOPRAVNÍ DOSTUPNOSTÍ

Průměrná dopravní dostupnost periferních obcí je druhou základní kategorií, které autor použil pro komplexní dopravní analýzu periferních oblastí v kraji Vysočina. Ve zkoumaném kraji je možno sledovat celkem 41 obcí s takto definovanou dopravní charakteristikou, což tvoří 28 % celkového počtu periferních sídel. V porovnání s ostatními dvěma kategoriemi představuje druhou největší skupinu a pokud autor vezme v potaz hodnoty u všech sledovaných kritérií, a zahrne-li je do širšího kontextu, tak jde skutečně o prostřední – průměrnou třídu dopravní dostupnosti. Průměrná dopravní dostupnost představuje v metodickém měřítku kategorii, v nichž spadající obce dosáhly hodnot v rozmezí 15,1 až 30 bodů.

Oproti kategorii dobré dopravní dostupnosti jsou tyto obce daleko více (dopravně) vzdáleny od přílehlého centra, v průměru o 3 km, což při čistě teoretické průměrné rychlosti prostředků veřejné hromadné autobusové dopravy 50km/hod činí danou trasu o 4 minuty časově náročnější. V ranní dopravní špičce musí obyvatelé v průměru vynaložit na dojížděku 44 minut, což je o 12 minut více, než u obcí s dobrou dopravní dostupností a o 18 minut méně v kontextu obcí se špatnou dopravní dostupností. Počet spojů je též průměrný, a to u všech třech kritérií. Nižší kvalita dopravní dostupnosti se projevuje u faktorů večerní dopravní špičky, kdy přes jedna čtvrtina obcí nemůže být právě ve večerních hodinách spojena se svým střediskem ve směru z centra do obce. Obyvatelé postižených obcí tak mají velice znesnadněný večerní návrat, ať už ze zaměstnání, ze školy či z volnočasových aktivit, ze střediska do obce, kde bydlí. V průměru mohou obyvatelé ve večerní dopravní špičce využít jediného spoje (pakliže jede) veřejné hromadné dopravy. Daleko markantnější je situace o

sobotách, kdy se na svou cestu vydává 30 % spojů, obyvatelé těchto obcí tak z velké míry mají znemožněno kvalitní spojení se svým střediskem. Pakliže existuje dopravní vazba obec – přílehlé centrum i o sobotách, je průměrný počet těchto spojů 4, ovšem tato hodnota je velice zkreslena skutečností, že některé obce s průměrnou dopravní dostupností se nacházejí na železnici, která četnost spojů o víkendech, tedy i sobotách, velice zvětšuje - hlavně v okolí Jihlavy, Havlíčkova Brodu či Telče.

Pakliže autor hovořil o prostorovém rozmístění obcí s dobrou dopravní dostupností ve velkém počtu uvnitř správních obvodů, někdy i na hranicích jednotlivých regionů ORP, v případě periferií s průměrnou časovou dostupností je jejich umístění rozdílné. Nejhojnější je výskyt těchto periferií na hranicích správních obvodů, přičemž je velice složité určit rozlohou homogennější mikroregion. Při pohledu na mapový výstup (*viz Obr.7.*) je ovšem možno zpozorovat silnější koncentraci těchto periferií v centrální části kraje Vysočina, při hranicích správních obvodů ORP Jihlava, Třebíč, Velké Meziříčí, Žďár nad Sázavou se sousedními správními regiony. Průměrná dopravní dostupnost obcí v uvedeném území je způsobeno větší vzdáleností od střediska, spoje veřejné hromadné dopravy tak svoji trasu jedou zákonitě déle, ale také absencí železnice, obyvatelé jsou odkázáni na regionální autobusové linky, kteří mají v mnoha případech formu zastávkových okružních spojů, což rapidně navyšuje dojezdní dobu.

6. 3. PERIFERNÍ OBCE SE ŠPATNOU DOPRAVNÍ DOSTUPNOSTÍ

Poslední a nejhorší kategorie dopravních charakteristik území je tvořena obcemi se špatnou dopravní dostupností, přičemž se jedná zároveň o nejvíce početnou skupinu periferních obcí. Do uvedeného typu je soustředěno celkem 81 obcí, vyjádřeno podílem jde o 55 % z celkového počtu 147 periferních obcí. Více než polovina všech periferních obcí tak má z pohledu dopravní dostupnosti zcela nevyhovující dopravní polohu a s ní související špatnou kvalitu dopravní dostupnosti, která se negativně projevuje v malém počtu spojů, velké časové náročnosti při dojíždění do zaměstnání, do škol či za službami, nebo slabé provázanosti a efektivnosti systému veřejné hromadné dopravy. Za špatnou dopravní dostupnost jsou dle autorovy metodiky považovány ty periferní obce, které v součtu šesti kritérií a vynásobením příslušnou vahou posbírali méně než 15 bodů. Z tabulky výše (*viz Tab. 10.*) je možno zpozorovat, že u všech sledovaných faktorů jsou nejméně příznivé hodnoty

právě u kategorie obcí se špatnou dopravní dostupností. Důležitým faktorem skutečné dopravní neefektivnosti u těchto 81 obcí je velká vzdálenost dané obce od přilehlého správního střediska, o čemž svědčí i její hodnota – 19 km. Pokud autor vezme v potaz velikost jednotlivých správních obvodů, jde skutečně o prostorově nejodlehlejší části, kam především spoje veřejné autobusové dopravy zajišťují jen velice sporadicky. Pro provozovatele linek je ekonomicky nevýhodné vypravovat zvláštní spoj, jenž by končil v některé z těchto územně vzdálených sídel, proto je dopravní obslužnost zajišťována okružními autobusovými linkami spojující najednou s blízkým centrem hned několik takto odlehlých obcí. Četnost takovýchto druhů autobusových spojů je časově diferentní, nejvíce se jich vydává na cestu v ranní dopravní špičce ve směru z obce do střediska a v obráceném toku v odpoledních hodinách, vždy z důvodu zajištění alespoň základní dojížděky do zaměstnání, škol a za službami. O ranní dopravní špičce musejí obyvatelé těchto periferií vynaložit na svou přepravu průměrně 62 minut, což je dvakrát větší časový interval v porovnání s periferiemi s dobrou dopravní dostupností. Obyvatelé mají možnost využít jen velice omezené nabídky spojů veřejné hromadné dopravy, konkrétně 3, což je při srovnání s opačnou kategorií znovu dvojnásobné snížení. Obrovsky silnou nevýhodou je faktor večerní dopravní špičky, kdy 68 z celkového počtu 81 obcí není spojeno se svým střediskem v linii centrum – obec, což tvoří přes 84 % periferních obcí. O jednu periferní obec více (69) ve které není možné uskutečnit dopravu do střediska v průběhu celého dne, se nachází v kategorii sobotní dopravní dostupnosti, jejíž časové vyjádření 125 minut svědčí o obrovské neefektivnosti dopravní dostupnosti. Jelikož systém veřejné hromadné dopravy obyvatelům neumožňuje efektivní, časově méně náročnou dopravu, ekonomicky výhodnou dopravu, jsou proto obyvatelé těchto periferií nuceni hledat ekvivalentní formy dopravy, zejména stále rostoucího vlivu osobní automobilizace. Z pohledu dopravní politiky celé České republiky, jenž silně podporuje osobní silniční dopravu na úkor veřejné hromadné, si autor dovoluje říci, že bude docházet v těchto periferiích k neustálému zhoršování situace již dnes tak špatné kvality dopravní dostupnosti. Regionální autobusovou či železniční dopravu objednává kraj, jenž ovšem nemá neomezené finanční prostředky, proto neustále redukuje počet těchto spojů či se snaží o jejich ekonomické zefektivnění, například formou okružních linek. Kraji Vysočina citelně chybí komplexní dopravní systém, podobný jako je například v Jihomoravském kraji (IDS JMK), který by zastřešil a zlepšil dopravní situaci v mnoha periferních obcích.

Pakliže u předchozích obou kategorií dopravní dostupnosti docházelo k silné prostorové nestejnorodosti, periferní obce na základě špatné dopravní dostupnosti tvoří významnější rozlohou homogenní celky. Nejsilnější koncentraci periferií se špatnou dopravní

dostupností je možno lokalizovat ve správních obvodech ORP Velké Meziříčí, Třebíč, Moravské Budějovice, Pelhřimov a Humpolec. Ve všech těchto správních regionech se jedná o obce sousedící či mající blízko k hranici s jiným krajem. Kraj Vysočina je obklopen čtyřmi kraji – Jihočeským, Středočeským, Pardubickým a Jihomoravským, přičemž největší shluk periferních obcí se špatnou dopravní dostupností je soustředěn při hranici s krajem Jihomoravským. Situace těchto periferií byla částečně zlepšena v roce 2005, kdy za vlastní žádost bylo 25 obcí, převážně z Velkomeziříčska, přeřazeno do legislativní struktury Jihomoravského kraje. Jak je popisováno v předchozí kapitole (viz 5. 2. *Kumulovaná perifernost v obcích kraje Vysočina*), těmto obcím se, zejména díky komplexnímu dopravnímu systému IDS JMK a blízkosti železniční tratě, dopravní dostupnost markantně zlepšila. Další velikou poměrně homogenní skupinou periferií v kontextu špatné dopravní dostupnosti lze sledovat při hranici se Středočeským krajem v severní části SOORP Pelhřimov a severozápadních oblastech SOORP Humpolec. Touto lokalitou sice prochází nadregionálně důležitá dálniční komunikace D1, ovšem z pohledu mikroregionální dopravní dostupnosti do přilehlých správních středisek ORP je její vliv téměř marginální. O okrajovém postavení dálnice v mikroregionálním měřítku hovoří i hojný výskyt periferií se špatnou dopravní dostupností ve správním regionu ORP Velké Meziříčí. Při hranici s Jihočeským krajem je nejsilnější koncentrace takovýchto periferií v západních částech SOORP Moravské Budějovice. Důvod je možno spatřovat v silnější exponovanosti uvedených obcí na Jihočeský kraj, projevující se v systému dopravy lepší propojeností těchto sídel s Jindřichovým Hradcem (v Jihočeském kraji), než se samotným centrem správního obvodu – Moravskými Budějovicemi. Periferní obce se špatnou dopravní dostupností nejsou ale umístěny jen při obvodu kraje, nýbrž i (ovšem v daleko menší míře) na vnitřních hranicích jednotlivých správních obvodů ORP, přičemž největší počet periferií je soustředěn na pomezí regionů ORP Třebíč a Velké Meziříčí, či Telč, Moravské Budějovice a Třebíč.

7. ZÁVĚR

Problematika vytýčení a následné analýzy periferií patří mezi nejaktuálnější zkoumané sociálně geografické výzkumné oblasti. Zároveň se jedná o okruh, ve kterém se sociální geografie může uplatnit nejen v deskripci a vyvozování komplexních teoretických charakteristik daného území, ale i ve skutečném uplatnění těchto zjištěných reálií v sídelních, dopravních, demografických, ekonomických a dalších procesech ovlivňující lidskou populaci. Toto praktické uplatnění bylo klíčové i pro autora této práce, vždyť vytýčit periferní oblasti ve zkoumaném území, odhalit tak jistou prostorovou diferenciaci a nabídnout zevrubnou analýzu těchto periferií na základě dopravní dostupnosti, může pomoci k většímu zájmu o tyto okrajové oblasti.

Do rozsahu práce byly zahrnuty dva ústřední cíle - tím prvním bylo stanovení periferních obcí či určení územně homogennějších periferních oblastí, druhým klíčovým úkolem byla zevrubná analýza kvality dopravní dostupnosti takto definovaných periferií. Autor pro určení periferií použil tři základních socio – ekonomických ukazatelů, které dle jeho názoru vhodně a komplexně vyjadřují aktuální procesy ve zkoumaném území. Těmito kategoriemi jsou časová dostupnost střediska, jakožto kardinálně důležitý dopravní znak, dále míra registrované nezaměstnanosti tvořící základní ukazatel ekonomického potenciálu území a index stáří, který zohledňuje aktuální demografickou strukturu obyvatelstva dané lokality. U všech těchto tří vlastností si autor povšiml zákonité prostorové diferenciaci, která tak samotné vymezené území rozděluje na oblasti příznivé a nepříznivé, tedy neperspektivní = periferní. V aktuálních suburbanizačních procesech, kdy se rozdíl mezi centrem, jeho zázemím a venkovským prostorem velice smazává, jde o poměrně překvapivou, ovšem zákonitou skutečnost. Vždyť v nejbližším globálním měřítku existuje v každém geografickém prostoru rozdílnost a to na základě nejrůznějších socio – ekonomických i fyzicko geografických vlastností daného území. Územní rozrůzněnost je velice snadno patrná, jak již autor dříve uvedl, ve všech třech základních kategoriích, kdy ovšem nejde zcela zřetelně stanovit přesné hranice mezi příznivějšími a méně příznivějšími hodnotami. I tak je možné vysledovat některé poměrně homogenní oblasti v nichž je četnější výskyt negativních hodnot, nicméně jejich deskripce není hlavním posláním této práce.

Z důvodu velké územní rozrůzněnosti v kontextu všech třech socio – ekonomických kategorií autor došel k poznatku, že i mezi periferiemi existuje znatelný rozdíl. Tuto diferenciaci uplatnil v genezi dvou základních typů periferních obcí – kumulovaného a

částečného druhu, kdy částečně periferní obce jsou dále rozděleny do tří subkategorií na základě syntézy dvou ze tří vymezených socio – ekonomických kritérií. Jak je možno spatřovat i ze souhrnného mapového výstupu, všechny čtyři druhy periferií netvoří, k autorovu překvapení, žádné rozlohou stejnorodé útvary, i když rozlohou malé celistvé regiony je možno odhalit. Autorem bylo vytýčeno ve všech čtyřech druzích periferních obcí celkem 147 periferií, z nichž obce kumulované perifernosti, jenž jsou syntézou tří ústředních socio – ekonomických ukazatelů a jedná se tak o nejkomplexněji stanovené periferní obce, tvoří pouze jen zhruba 20 % (celkem 29 obcí) veškerých periferií. Kumulované periferie zároveň netvoří žádné výraznější homogenní celky, které by zcela zřetelně ukazovaly na perifernost daného mikroregionu. Proto se autor rozhodnul stanovit zmíněné další tři typy periferií, které nazval částečně periferní a jenž doplňují zbývajících 80 % veškerých periferií.

V kategorii částečně periferních obcí na základě časové dostupnosti středisek a míry registrované nezaměstnanosti je možno pozorovat 38 z celkem 147 periferních obcí. Největší počet takto definovaných periferií se nachází v regionech s nevyhovující časovou dostupností a nepříznivým ekonomickým potenciálem, konkrétně jde správní obvody ORP Třebíč či Velké Meziříčí. Autor spatřuje důvod nevyhovující časové dostupnosti v daných oblastech především ve velké fyzicko geografické vzdálenosti od přilehlého střediska nebo citelnou absencí železnice, jenž výrazně snižuje, spolu s autobusovými spoji, časovou dostupnost. Dále je řazeno mezi faktory nevyhovující časové dostupnosti řazen samotný systém okružních autobusových linek, který je přepravci zaváděn hlavně z důvodu nízké rentability spojení jednotlivých obcí se svým centrem. Jak je patrné na příkladu Velkomeziříčska, autor v této práci odhalil nepřímý, až marginální vliv nadregionálně důležitého dálničního tahu D1 v kontextu mikroregionální časové dostupnosti správních středisek regionů ORP. Nicméně jde o logickou skutečnost, vždyť po dálnici jsou uskutečňovány dopravní toky mezoregionálního charakteru – pomocí dálkových autobusových linek jsou spojována krajská či populačně rozlehlé sídla, tedy nikoli jednotlivé obce s přilehlým střediskem či mezi sebou. Mezi klíčový důvod nadprůměrné (vyšší) míry nezaměstnanosti u sledovaných regionů patří dřívější ryze zemědělský charakter území, které se, po transformaci státní ekonomiky po roce 1989, nestačilo vyrovnat s měnící se strukturou národního hospodářství. Dalšími možnými faktory jsou nízký ekonomický potenciál projevující se v absenci regionálně důležitého zaměstnavatele, jenž by nabízel dostatečný počet pracovních míst. A i když je blízko města Třebíče umístěna jaderná elektrárna Dukovany, která (především při její stavbě) poskytovala velký počet pracovních příležitostí, v současnosti je nabídka omezenější zejména díky větším nárokům na specializaci zaměstnanců (elektrárna již nehledá stavebníky, zedníky, ale

aprobované zaměstnance v oboru elektrotechniky, mechaniky, jaderné fyziky, managementu a řízení podniku). Dobře patrný je silný vliv dálnice D1, ze kterého v pozitivním slova smyslu velice těžší města Humpolec či Jihlava, kde je pozorován téměř nulový výskyt periferií. Naopak dosud plně nevyužitý ekonomický potenciál dálnice D1 je, dle autorovy analýzy, ve správním regionu ORP Velké Meziříčí, kde se nachází vysoký počet částečně periferních obcí.

S kategorií časové dostupnosti středisek je svázán druhý typ částečně periferních obcí lišící druhým zohledněným ukazatelem – indexem stárím. Zároveň jde o nejpočetnější skupinu všech čtyřech druhů periferií, kdy do této kategorie spadá zhruba 40 % ze 147 periferních obcí, konkrétně 61 obcí, přičemž nejčetnější výskyt takto definovaných periferií je pozorován na hranici se Středočeským krajem ve správních obvodech ORP Pacov či Pelhřimov. Práce se zároveň v tomto ohledu ztotožnila s výskytem vnitřních periferií Musila, Müllera (2006). Tento velký počet částečně periferních obcí uvedené kategorie není překvapivý, vždyť současná nepříliš progresivní demografická situace (zvyšující se počet obyvatel v postproduktivním věku a naopak trvale mírně stagnující počet narozených dětí) s aktuálním nepříliš efektivním systémem veřejné hromadné dopravy (zdůvodnění autor poskytl v předchozích částech tohoto oddílu) k tomuto stavu inklinuje. Ze vzájemného spojení obou kategorií vyplývá důležitá skutečnost, že více než 65 % veškerých periferií bylo vytýčeno na základě nevyhovující časové dostupnosti středisek.

Poslední druh částečných periferií tvoří nejmenší skupinu 19 obcí a byla vytvořena na základě syntézy indexu stárí a míry registrované nezaměstnanosti. Obě kritéria se vzájemně velice ovlivňují, vždyť obecně nejnižší míra indexu stárí je lokalizována v regionech s dobrým ekonomickým potenciálem, ve kterých tak členové rodiny nacházejí dostatek pracovních příležitostí, služeb, škol, institucí. Velice zajímavou skutečností je slabý výskyt takto definovaných periferií v oblastech správních obvodů ORP Humpolec, Pacov, Pelhřimov s nadprůměrnými hodnotami indexu stárí, kde se dalo zákonitě očekávat vyšší procento nezaměstnaných obyvatel. Nicméně v těchto lokalitách lze pozorovat téměř nulový výskyt částečných periferií tohoto druhu a částečně tak vyvrací předchozí tvrzení. Autor si tuto skutečnost vysvětluje rurálním typem regionu, ve kterém je silná koncentrace starého obyvatelstva (ovšem sledovaná oblast figuruje mezi regiony s nejmenší nezaměstnaností v kontextu celé ČR). Produktivní část obyvatelstva buď z regionu odchází do míst ekonomicky příznivějších nebo se mladší část obyvatelstva selektivně koncentruje v populačně větších městech se širší nabídkou pracovních příležitostí.

Analýza dopravní dostupnosti byla dalším ústředním cílem rozsahu této práce, vzhledem k tomu, že kvalita dopravní dostupnosti je navázána celá řada socio – ekonomických procesů probíhající v daném geografickém prostoru. Zároveň však chce autor tímto výzkumem dokázat, že i mezi jednotně stanovenými periferiemi existuje rozdílnost v dopravně geografickém kontextu. Vždyť částečně periferní obec vymezená na základě spojení indexu stáří a míry registrované nezaměstnanosti bude mít jinou kvalitu dopravní dostupnosti, než kumulovaná periferní obec, jenž je nejvíce negativně postiženou obcí z pohledu všech tří kritérií. V této práci se autor zaměřil na skutečnou komplexní charakteristiku stavu dopravní dostupnosti a to na základě spojení časové a frekvenční dopravní dostupnosti. Výsledkem bylo stanovení tří základních kategorií kvality dopravní dostupnosti – dobré, průměrné a špatné, přičemž více než 55 % veškerých periferních obcí spadá do nejhorší kategorie špatné dopravní dostupnosti. Ve více než polovině periferií je možno pozorovat zcela nevyhovující špatnou dopravní dostupnost, která se negativně projevuje v malém počtu spojů, velké časové náročnosti při dojíždění do zaměstnání, škol, institucí, nebo slabé provázanosti a efektivnosti systému veřejné hromadné dopravy. Jde o obce fyzicky vzdálené od daného střediska, kam spoje veřejné hromadné dopravy zajíždějí jen velice sporadicky či v systému zastávkových okružních autobusových linek. Nejsilnější koncentraci periferií s takto definovanou kvalitou dopravní dostupnosti lze nalézt ve správních obvodech ORP Velké Meziříčí, Třebíč a Moravské Budějovice. Autor tak znovu poukázal na marginální vliv nadregionálně důležité dálnice D1 v mikroregionálním měřítku. Zároveň velká část těchto obcí byla na vlastní žádost, především z důvodu nevyhovující dopravní dostupnosti, přerazena k Jihomoravskému kraji, jednalo se tak o logický a pochopitelný legislativní krok. V posuzování kvality dopravní dostupnosti hraje jednu z klíčových rolí faktor vzdálenosti obce od přílehlého střediska (nejedná se o skutečnou fyzicko geografickou vzdálenost, nýbrž o nejkratší spojnici z obce do centra), s rostoucí vzdáleností se kvalita dopravní dostupnosti zhoršuje a naopak. Specifikem dobré dopravní dostupnosti je poměrně výhodná dopravní poloha, se kterou souvisí zvýšená četnost spojů veřejné hromadné dopravy a lepší časová dostupnost středisek z blízkých obcí.

Ke zlepšení situace špatné dopravní dostupnosti u periferních obcí by zcela bezesporu přispěla integrace celého systému veřejné hromadné dopravy. Tento model například velice efektivně funguje v sousedních krajích – Jihomoravském (IDS JMK) a Pardubickém (IREDO). Systém v kraji Vysočina by mohl napomoci integraci obou ústředních dopravních modů (autobusového a železničního) do jednotného dopravního konceptu. K velkým kladům budoucího integrovaného dopravního systému by patřila i větší propojenost obcí s krajským střediskem Jihlavou, ale i propojení jednotlivých obcí mezi sebou. Systém by tak mohl

napomoci k silnějším suburbanizačním procesům, které jsou ve sledovaném kraji na nižší celorepublikové úrovni. Sjednocený dopravní systém by přispěl i k lepšímu ekonomickému potenciálu kraje Vysočina, jednotliví investoři by tak nebyly tolik závislí na současné dopravní poloze. Ovšem zavedení tohoto systému je hluboká hudba budoucnosti, vždyť současné krajské vedení se o jeho genezi příliš nezasazuje. Avšak autor se zcela zřetelně přiklání k vytvoření jednotného dopravního systému v kraji Vysočina.

Výsledky této práce by mohly být použity nejen jako komplexní dopravní charakteristika periferních, tedy okrajových obcí, ale i jako podklad pro zlepšení stávající situace. Analýzy by si mohly povšimnout čelní představitelé krajské agendy, kteří mají určující slovo v budoucím ubírání mezikrajské dopravní situace, ale i stávající přepravci. Tato práce může posloužit těmto institucím či orgánům jako jakési zrcadlo, které poukazuje na málo efektivní systém veřejné hromadné dopravy v kraji Vysočina. Závěry této souhrnné práce mohou posloužit i čelním představitelům jednotlivých periferních obcí (starostům), jenž by na základě této analýzy měly více apelovat na zlepšení jejich nejen dopravní situace, se kterou jsou velice úzce propojeny mnohé socio – ekonomické procesy odehrávající se v těchto lokalitách.

Tato práce má sice za cíl komplexně zanalyzovat socio – ekonomické disproporce mezi periferními obcemi a následně podat ucelený průzkum kvality jejich dopravní dostupnosti, ovšem autor si uvědomuje, že vzhledem k rozsahu práce nemohl být představen zcela souhrnný výzkumný koncept. Ať už v problematice samotného vytýčení periferních obcí, kdy byly zohledněny pouze tři faktory, které sice velice zevrubně zkoumají vymezené území, ovšem pro zcela hloubkovou analýzu by bylo třeba využít další indikátory, či ve výzkumu kvality dopravní dostupnosti, ve kterém nebyl zohledněn ukazatel osobní automobilizace. Podle autora by v některém z případných výzkumů na tuto problematiku měly být užito více kritérií a to nejenom ze sféry sociální geografie, nýbrž i s ohledem na fyzicko geografické podmínky území, které někdy podmiňují a stimulují budoucí pozitivní potenciál či opačnou perifernost sledovaných obcí. Velice zajímavou myšlenkou by bylo zkomponování dotazníku, který by se dotazoval občanů daných periferních obcí na spokojenost a následné zlepšení jejich okrajového postavení v rámci kraje.

SEZNAM CITOVANÉ LITERATURY A POUŽITÝCH ZDROJŮ

BENEŠ, Vlastimil. *Časová dostupnost středisek veřejné správy v kraji Vysočina veřejnou hromadnou dopravou*. České Budějovice, 2008. Diplomová práce. Pedagogická fakulta Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích, katedra geografie.

BLAŽEK, Jiří a David UHLÍŘ. *Teorie regionálního rozvoje – nástin, kritika, klasifikace*. Praha: Karolinum, 2002. 211 s.

FIALOVÁ, Ludmila. *Populační vývoj ČR – období po roce 1990*. Praha: Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy, katedra demografie a geodemografie, 2006.

HORÁK, Jiří. *Způsoby hodnocení dopravní dostupnosti* [online]. Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava, institut geoinformatiky, 2001. [cit. 2011-09-19]

HORŇÁK, Marcel. *Identification of Region of Transport Marginality in Slovakia*. Bratislava: Faculty of Natural Science of Comenius Univerzity. 2006.

HORŇÁK, Marcel a Alena ROCHOVSKÁ. *Vybrané aspekty kvality života vo vnútorných periferiách Slovenska*. Bratislava: Přírodovědecká fakulta Univerzity Komenského v Bratislave, katedra humánní geografie a demografie, 2007. 8 s.

CHROMÝ, Pavel, Vít JANČÁK, Miroslav MARADA a Tomáš HAVLÍČEK. *Problémy periferních oblastí*. Praha: Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy v Praze, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, 2005. 184 s.

CHROMÝ, Pavel, Vít JANČÁK, Miroslav MARADA a Tomáš HAVLÍČEK. *Sociální kapitál jako faktor rozvoje periferních oblastí: analýza vybraných složek sociálního kapitálu v typově odlišných periferiích Česka*. *Geografie*. 2010, 2 (115): 207 – 222.

KOLEKTIV autorů. *Demografická ročenka 2005*. Praha: Český statistický úřad, 2006.

KUBEŠ, Jan. *Urbánní geografie Českých Budějovic a Českobudějovické aglomerace I*. Banská Bystrica: Ústav vedy a výskumu Univerzity Mateje Bela v Banskej Bystrici, 2009. 166 s.

KUBEŠ, Jan. *Urbánní geografie Českých Budějovic a Českobudějovické aglomerace II*. Banská Bystrica: Ústav vedy a výskumu Univerzity Mateje Bela v Banskej Bystrici, 2009. 189 s.

KUBEŠ, Jan a Stanislav KRAFT. *Periferní oblasti jižních Čech a jejich sociálně populační stabilita*. *Sociologický časopis*. 2011, 47 (4): 805 – 829.

MARADA, Miroslav. *Dopravní hierarchie středisek v Česku: vztah k organizaci osídlení*. Praha, 2003. Disertační práce. Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy v Praze, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje.

MUSIL, Jiří a Jan MULLER, J. *Vnitřní periferie České republiky, sociální soudržnost a sociální vyloučení*. Praha: CESES FSV UK, 2006. 52 s.

POLÁČKOVÁ, Lucia. Teoretické aspekty sociálně – ekonomického výskumu marimálních regionův. *Geografie revue* . 2011, 1 (7): 213 – 229.

SEIDENGLANZ, Daniel. *Dopravní charakteristiky venkovského prostoru*. Brno, 2007. Disertační práce. Přírodovědecká fakulta Masarykovy univerzity v Brně.

Elektronické zdroje:

Citace. In Wikipedia: *Kraje v Česku* [online]. Dostupné z: http://cs.wikipedia.org/wiki/Kraje_v_%C4%8Cesku# [cit. 2011-01-11]

Citace. In Wikedia: *Okresy v Česku* [online]. Dostupné z: http://cs.wikipedia.org/wiki/Okresy_v_%C4%8Cesku# [cit. 2011-12-1]

Citace. In Městská a obecní statistika: *Míra registrované nezaměstnanosti* [online]. Dostupné z: http://vdb.czso.cz/vdbvo/mi/mi_ukazatel.jsp?kodukaz=5805 [cit. 2012-01-02]

Citace. In Wikipedia: *Kvantil* [online]. Dostupné z: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Kvantil> [cit. 2011-11-22]

Citace. In Cenia: *Míra automobilizace* [online]. Dostupné z: <http://issar.cenia.cz/issar/page.php?id=1727> [cit. 2011-12-16]

Citace. In Ředitelství silnic a dálnic: *Ročenka ŘSD* [online]. Dostupná na: [rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/633E2FAF9F4A1078C12578F80033A11E/\\$file/RSD2011cz.pdf](http://rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/633E2FAF9F4A1078C12578F80033A11E/$file/RSD2011cz.pdf) [cit. 2011-01-10]

Citace. In České dálnice: *Mapa sítě dálnic a rychlostních silnic* [online]. Dostupná na: <http://www.ceskedalnice.cz/dalnicni-sit> [cit. 2012-01-10]

Citace. In Wikipedia: *Seznam silnic I. třídy v Česku* [online]. Dostupné z: http://cs.wikipedia.org/wiki/Seznam_silnic_I._t%C5%99%C3%ADdy_v_%C4%8Cesku [cit. 2012-01-14]

Citace. In České dráhy: *Mapa železničních tratí* [online]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/vysocina/mapa-trati/-6062/> [cit. 2012-02-01]

Citace. In Wikipedia: *Nezaměstnanost* [online]. Dostupné z: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Nezam%C4%9Bstnanost> [cit. 2012-02-15]

Citace. In Wikipedia: *Hospodářství* [online]. Dostupné z: <http://cs.wikipedia.org/wiki/T%C5%99eb%C3%AD%C4%8D#Hospod.C3.A1.C5.99stv.C3.AD> [cit. 2012-02-17]

Citace. In Český statistický úřad: *Věková struktura a index stáří v kraji Vysočina* [online]. Dostupné z: http://www.czso.cz/xj/redakce.nsf/i/vekova_struktura_a_index_stari_v_kraji_vysocina [cit. 2012-02-21]

Citace. In In Český statistický úřad: *Okresy České republiky* [online]. Dostupné z: <http://csugeo.i-server.cz/csu/2010edicniplan.nsf/p/1303-10> [cit. 2012-02-26]

Zdroje dat:

MPSV. 2011. *Průběžná evidence registrované nezaměstnanosti podle obcí kraje Vysočina k 1.1.2011*. Integrovaný portál Ministerstva práce a sociálních věcí ČR.

ČSÚ. 2011. *Městská a obecní statistika k 31.12.2010*. Veřejná databáze Českého statistického úřadu ČR.

IDOS 2007.

IDOS 2012.

PŘÍLOHA

Příloha 1.: Výčet periferních obcí v kraji Vysočina, analýza kvality dopravní dostupnosti s následným počtem získaných bodů dle autorovy jedinečné metodiky:

Název periferní obce	Ranní špička 4:00 - 8:59				Večerní špička 18:00 - 23:59				Sobota 0:00 - 23:59				Body celkem
	Čas [min]	Body	Počet spojů	Body	Čas [min]	Body	Počet spojů	Body	Čas [min]	Body	Počet spojů	Body	
Arneštovice	43	12	5	10	x	0	0	0	x	0	0	0	22
Bačice	52	0	5	10	45	4	1	4,5	x	0	0	0	18,5
Bačkovice	96	0	2	0	43	4	1	3	x	0	0	0	7
Biskupice- Pulkov	75	0	5	10	54	4	1	4,5	x	0	0	0	18,5
Bobruvka	54	0	3	0	63	4	2	4,5	x	0	0	0	8,5
Bochovice	68	0	6	10	47	4	1	4,5	x	0	0	1	18,5
Borovnice	70	0	4	5	159	4	2	6	220	2	3	0	18
Bořetice	37	12	5	10	x	0	0	0	x	0	0	0	22
Bořetín	109	0	2	0	x	0	0	0	x	0	0	0	0
Brtnička	50	0	4	5	35	8	2	6	x	0	0	0	19
Březí	57	0	5	10	x	0	0	0	x	0	0	0	10
Březské	53	0	5	10	x	0	0	0	x	0	0	0	10
Cidlina	55	0	3	0	45	4	1	4,5	x	0	0	0	8,5
Čáslavsko	65	0	2	0	x	0	0	0	x	0	0	0	0
Černov	36	12	5	10	x	0	0	0	x	0	0	2	22
Čichov	32	12	3	0	26	8	1	4,5	26	4	9	0	30,5
Čikov	25	12	3	0	x	0	0	0	x	0	0	0	12
Dalešice	34	12	6	10	35	8	1	4,5	x	0	0	0	34,5
Dolní Libochová	84	0	4	5	x	0	0	0	x	0	0	0	5
Dolní Sokolovec	12	12	3	0	x	0	0	0	x	0	0	2	12
Drahonín	94	0	3	0	215	4	1	4,5	109	2	3	0	12,5
Duřín	65	0	6	10	35	8	1	4,5	x	0	0	2	22,5
Dvorce	15	12	14	10	13	8	4	6	18	4	11	0	42
Heřmanice	52	0	1	0	x	0	0	0	x	0	0	1	0
Hladov	36	12	4	5	70	4	1	4,5	74	2	2	0	28,5
Hluboké	36	12	3	0	x	0	0	0	x	0	0	0	12
Hojkov	36	12	6	10	20	8	1	4,5	x	0	0	0	34,5
Hojovice	64	0	2	0	x	0	0	0	x	0	0	1,5	0
Horní Loučky	113	0	3	0	x	0	0	0	113	2	4	0	3,5
Horní Pásek	47	12	3	0	x	0	0	0	x	0	0	0	12
Horní Smrčné	49	0	1	0	x	0	0	0	x	0	0	0	0
Horní Vilémovice	28	12	2	0	36	8	1	4,5	x	0	0	0	24,5
Hornice	30	12	3	0	22	8	1	4,5	x	0	0	0	24,5
Hořice	120	0	3	0	x	0	0	0	x	0	0	0	0
Hradec	59	0	4	5	x	0	0	0	x	0	0	0	5
Hrutov	67	0	2	0	x	0	0	0	x	0	0	0	0
Chlumek	45	12	4	5	x	0	0	0	x	0	0	1,5	17

Chlumětín	40	12	6	10	39	6	1	4,5	55	4	4	0	38
Chotěbudice	77	0	4	5	x	0	0	0	x	0	0	2	5
Chřenovice	61	0	6	10	42	4	3	6	44	4	8	1,5	26
Chýstovice	38	12	4	5	32	8	1	4,5	68	2	4	0	33
Jasenice	20	12	3	0	x	0	0	0	x	0	0	0	12
Javorek	42	12	5	10	x	0	0	0	x	0	0	0	22
Ježov	142	0	2	0	x	0	0	0	x	0	0	1	0
Jihlávka	84	0	8	10	x	0	0	0	58	2	2	0	13
Jiratice	61	0	2	0	x	0	0	0	x	0	0	0	0
Jívoví	43	12	5	10	35	8	1	4,5	x	0	0	1	34,5
Kadov	24	12	8	10	17	8	1	4,5	15	4	2	0	39,5
Kaliště	85	0	8	10	x	0	0	0	x	0	0	1	10
Kaly	74	0	4	5	118	4	2	6	78	2	3	0	18
Kamenná	45	12	3	0	37	8	1	4,5	x	0	0	0	24,5
Kamenná Lhota	68	0	4	5	x	0	0	0	x	0	0	0	5
Kdousov	39	12	3	0	x	0	0	0	x	0	0	0	12
Klokočov	31	12	3	0	x	0	0	0	x	0	0	0	12
Kněževés	33	12	4	5	22	8	2	6	x	0	0	0	31
Knínice	87	0	5	10	x	0	0	0	x	0	0	0	10
Kojatice	28	12	6	10	16	8	1	4,5	x	0	0	2	34,5
Kojatín	24	12	4	5	29	8	2	6	32	4	5	0	37
Kojetín	21	12	3	0	x	0	0	0	x	0	0	1	12
Kozlov	62	0	6	10	13	8	3	6	51	4	3	0	29
Kraborovice	29	12	4	5	x	0	0	0	x	0	0	0	17
Kramolín	23	12	1	0	x	0	0	0	x	0	0	0	12
Krhov	54	0	4	5	43	4	1	4,5	x	0	0	2	13,5
Křeč	75	0	9	10	45	4	1	4,5	64	2	5	1	22,5
Křešín	65	0	4	5	33	8	1	4,5	36	4	1	1,5	22,5
Křížínkov	53	0	3	0	x	0	0	0	98	2	4	0	3,5
Kunemil	15	12	2	0	x	0	0	0	x	0	0	2	12
Kuřimská Nová Ves	92	0	4	5	x	0	0	0	131	2	6	2	9
Kuřimské Jestřábí	90	0	4	5	x	0	0	0	130	2	6	0	9
Kyjov	33	12	2	0	110	4	3	6	x	0	0	0	22
Lesní Jakubov	74	0	2	0	x	0	0	0	x	0	0	0	0
Lesůňky	49	0	3	0	x	0	0	0	x	0	0	0	0
Leškovice	62	0	1	0	x	0	0	0	x	0	0	1,5	0
Lhánice	45	12	3	0	82	4	1	4,5	114	2	4	0	24
Lhota-Vlásenice	17	12	3	0	x	0	0	0	x	0	0	0	12
Lhotka	22	12	2	0	x	0	0	0	x	0	0	0	12
Lidmaň	53	0	5	10	x	0	0	0	x	0	0	2	10
Lipnice nad Sázavou	38	12	5	10	32	8	1	4,5	30	4	2	0	40,5
Líšná	39	12	5	10	x	0	0	0	x	0	0	0	22
Litovany	53	0	3	0	62	4	1	4,5	x	0	0	0	8,5
Lomy	70	0	5	10	x	0	0	0	x	0	0	0	10
Loukovice	41	12	3	0	36	8	1	4,5	x	0	0	0	24,5
Lubné	80	0	3	0	x	0	0	0	x	0	0	1	0
Meziříčko	34	12	6	10	24	8	3	6	23	4	2	0	41
Milešín	95	0	3	0	x	0	0	0	x	0	0	0	0

Milíčov	39	12	4	5	25	8	1	4,5	x	0	0	2	29,5
Mnich	82	0	8	10	59	4	1	4,5	81	2	6	0	22,5
Moravec	42	12	3	0	68	4	1	4,5	x	0	0	0	20,5
Moravecké Pavlovice	37	12	2	0	x	0	0	0	x	0	0	0	12
Nejepín	11	12	4	5	x	0	0	0	x	0	0	0	17
Níhov	50	0	6	10	41	4	1	4,5	46	4	8	2	24,5
Nový Jimramov	49	0	6	10	x	0	0	0	x	0	0	0	10
Nový Telečkov	55	0	4	5	55	4	1	4,5	x	0	0	0	13,5
Odunec	33	12	3	0	x	0	0	0	x	0	0	0	12
Onšov	50	0	2	0	41	4	1	4,5	x	0	0	0	8,5
Opatov	27	12	9	10	31	8	1	4,5	25	4	2	11	49,5
Osové	13	12	2	0	x	0	0	0	x	0	0	0	12
Otín	30	12	4	5	26	8	2	6	24	4	1	1	36
Pálovice	40	12	2	0	x	0	0	0	x	0	0	0	12
Panenská Rozsíčka	53	0	4	5	x	0	0	0	x	0	0	0	5
Pavlov	11	12	3	0	x	0	0	0	x	0	0	0	12
Pernštejnské Jestřábí	94	0	5	10	x	0	0	0	98	2	3	1	13
Píšť	228	0	4	5	x	0	0	0	x	0	0	0	5
Podmoky	82	0	2	0	x	0	0	0	x	0	0	0	0
Pohled'	6	12	4	5	5	8	2	6	4	4	8	2	37
Police	53	0	4	5	54	4	1	4,5	x	0	0	0	13,5
Pozd'atín	35	12	5	10	29	8	2	6	30	4	5	2	42
Proseč pod Křemešníkem	11	12	6	10	x	0	0	0	x	0	0	0	22
Prosíčka	61	0	3	0	x	0	0	0	x	0	0	0	0
Přeckov	25	12	7	10	17	8	1	4,5	x	0	0	0	34,5
Přešovice	55	0	3	0	65	4	1	4,5	x	0	0	0	8,5
Přístpo	43	12	3	0	x	0	0	0	x	0	0	0	12
Radenice	46	12	5	10	38	8	1	4,5	x	0	0	0	34,5
Radešín	42	12	4	5	53	4	2	6	x	0	0	0	27
Radkov	8	12	5	10	22	8	4	6	15	4	7	2	42
Radonín	38	12	4	5	40	4	1	4,5	x	0	0	0	25,5
Radostín	51	0	3	0	37	8	1	4,5	x	0	0	0	12,5
Radošov	54	0	3	0	40	4	1	4,5	x	0	0	0	8,5
Radotice	96	0	2	0	41	4	1	4,5	x	0	0	0	8,5
Rohy	63	0	3	0	x	0	0	0	x	0	0	0	0
Rovná	60	0	1	0	x	0	0	0	x	0	0	0	0
Rybniček	56	0	1	0	x	0	0	0	x	0	0	0	0
Senorady	40	12	6	10	78	4	1	4,5	109	2	4	1,5	34
Skorkov	47	12	6	10	44	4	1	4,5	146	2	2	1	33,5
Skorotice	28	12	3	0	41	4	1	4,5	43	4	2	1	25,5
Skryje	127	0	4	5	x	0	0	0	117	2	7	2	9
Skřínářov	45	12	5	10	x	0	0	0	x	0	0	0	22
Slavíkovice	51	0	5	10	29	8	1	4,5	x	0	0	0	22,5
Spělkov	68	0	2	0	x	0	0	0	x	0	0	0	0
Stropešín	33	12	2	0	30	8	1	4,5	x	0	0	0	24,5
Střítež	12	12	12	10	11	8	7	6	8	4	9	2	42
Sulkovec	41	12	2	0	x	0	0	0	x	0	0	0	12
Sviny	36	12	4	5	17	8	1	4,5	x	0	0	0	29,5

Svojkovice	74	0	3	0	x	0	0	0	205	2	3	1	3
Svratka	48	6	7	10	45	4	1	4,5	50	4	5	2	30,5
Syrov	38	12	1	0	x	0	0	0	x	0	0	0	12
Šebkovice	49	0	10	10	55	4	2	6	66	2	7	2	24
Švábov	48	6	5	10	48	4	4	6	49	4	12	2	32
Těmice	59	0	7	10	x	0	0	0	x	0	0	0	10
Trpišovice	21	12	3	0	x	0	0	0	x	0	0	0	12
Újezd u Tišnova	101	0	7	10	x	0	0	0	109	2	3	1	13
Vápovice	46	12	3	0	x	0	0	0	x	0	0	0	12
Velké Tresné	39	12	2	0	x	0	0	0	216	2	3	1	15
Viska	11	12	7	10	x	0	0	0	x	0	0	0	22
Vratislávka	110	0	4	5	x	0	0	0	120	2	3	1	8
Zdeňkov	51	0	3	0	x	0	0	0	x	0	0	0	0
Zhořec	7	12	4	5	4	8	1	4,5	x	0	0	0	29,5