

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI
PŘÍRODOVĚDECKÁ FAKULTA
KATEDRA GEOGRAFIE

Zdeňka ŠPOKOVÁ

**ANALÝZA DOJÍŽDKY ZA PRACÍ V MORAVSKOSLEZSKÉM
KRAJI**

Diplomová práce

Vedoucí práce: Doc. RNDr. Václav TOUŠEK, CSc.

Olomouc 2007

Prohlašuji, že jsem zadanou diplomovou práci zpracovala samostatně, s použitím uvedených zdrojů a pod odborným dohledem Doc. RNDr. Václava Touška, CSc.

Olomouc, 16. července 2007

.....
podpis

Na tomto místě bych chtěla poděkovat vedoucímu své diplomové práce Doc. RNDr. Václavu Touškovi, CSc. Jednak za velmi cenné rady a připomínky k danému tématu, ale především za ochotu při řešení problémů.



Vysoká škola: Univerzita Palackého

Fakulta: Přírodovědecká

Katedra: Geografie

Školní rok: 2005/06

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

pro

Zdeňka ŠPOKOVÁ

obor

Biologie – zeměpis - geologie

Název tématu:

Analýza dojížděky za prací v Moravskoslezském kraji

Zásady pro vypracování:

Cílem diplomové práce je zhodnocení změn v dojížděce za prací v intercenzálním období 1991-2001 v Moravskoslezském kraji, které jsou spojeny s procesem transformace ekonomiky:

Struktura práce:

1. Prostudujte metodické přístupy k analýze dojížděky za prací z dostupné odborné literatury. Neopomeňte práce Mrkose, Macky, Hampla, Řeháka, Čermáka a Toneva.
2. Zvolte systém kritérií pro vymezení dojížděkových středisek a kritérií pro vymezení dojížděkového zázemí.
3. Proveďte regionalizaci území Moravskoslezského kraje na základě dojížděky za prací v roce 1991.
4. Proveďte regionalizaci území Moravskoslezského kraje na základě dojížděky za prací v roce 2001.
5. Zabývejte se podrobně problematikou dojížděkového zázemí (vymezení zón) krajského města Ostravy.
6. Vyhodnoťte prostorové změny a odhalte jejich příčiny.
7. Odhadněte trendy v dojížděce za prací po roce 2001.

Pro diplomovou práci jsou stanoveny tři kontrolovatelné etapy:

1. Částečné zhodnocení přístupu k vymezení středisek dojížděky a jejich zázemí (konec ledna 2006)
2. Dokončení studia literatury a zpracování dat o dojížděce za rok 1991 (červen 2006)
3. Zpracování dat o dojížděce za prací za rok 2001 (leden 2007)

Rozsah grafických prací: mapy, grafy, schémata, fotografie

Rozsah průvodní zprávy: 50 - 60 stran + DP v elektronické podobě


Seznam odborné literatury:


Geografická a ekonomická literatura zabývající se dojíždkou za prací v ČR + oficiální statistické údaje (ČSÚ, MPSV).

Vedoucí diplomové práce: Doc. RNDr. Václav Toušek, CSc.

Zadání diplomové práce: 15.11.2005

Termín odevzdání práce: 1.4.2007


vedoucí katedry


vedoucí diplomové práce

OBSAH

1. Úvod	7
2. Dojíždka za prací jako regionální proces v minulosti a v současnosti	8
3. Přehled odborné literatury	14
4. Metodika práce a zdroje dat	17
4. 1. Přehled změn v územním členění	24
5. Vývoj vyjíždky a dojíždky za prací v Moravskoslezském kraji	27
6. Centra pracovních mikroregionů a subregionů	33
6. 1. Změny ve vymezení pracovních mikroregionů a subregionů v období let 1991–2001	34
6. 2. Pohyb za prací ve střediscích pracovních mikroregionů a subregionů	36
7. Dojíždkové zázemí krajského města Ostravy	45
7. 1. Největší zaměstnavatelé na území města	47
7. 2. Vymezení dojíždkového zázemí Ostravy	50
7. 3. Dojíždka za prací do Prahy, Brna a Plzně	54
8. Summary	59
9. Závěr	60
10. Seznam literatury	62

1. ÚVOD

Dojíždka za prací představuje jednu z významných složek prostorové mobility obyvatelstva. Dojíždku resp. vyjíždku za prací autoři ve většině případů definují jako pohyb obyvatelstva za prací přes administrativní hranice obce (hranice katastru obce) trvalého bydliště.

Dojíždka obyvatelstva za prací je trvalým jevem v každé rozvinuté společnosti a je dána především nestejným prostorovým rozmístěním ekonomicky aktivního obyvatelstva a pracovních příležitostí. Hodnocení tohoto jevu, jakožto regionálního procesu, má nemalý význam při formování prostorových vazeb v sídelním systému. Je ovlivňován mnoha faktory (politicko – ekonomické, sociálně – ekonomické, dopravní atd...) a tudíž je předmětem studia řady vědních disciplín. V České republice je tento proces velice intenzivní.

Pohyb obyvatelstva za prací je proces tzv. duální. Na straně jedné, sledujeme vyjíždku za prací, na straně druhé studujeme dojíždku do určitého místa. Účastník pohybu za prací je pak z hlediska místa trvalého bydliště vyjíždějící a z hlediska místa pracoviště dojíždějící.

Hlavním cílem diplomové práce je zhodnotit dopady transformace ekonomiky Moravskoslezského kraje na změny v dojíždce za prací v intercenzálním období let 1991–2001.

Dílní cíle pak můžeme definovat v následujících dvou bodech:

- § Pomocí dat o dojíždce zabývat se problematikou vývoje sídelního systému kraje v 90. letech (posilování či oslabování pracovního významu středisek kraje).
- § Porovnat změny v dojíždce do hlavního centra kraje Ostravy se změnami v jiných velkoměstech v České republice (Praha, Brno a Plzeň).

2. DOJÍŽDKA ZA PRACÍ JAKO REGIONÁLNÍ PROCES V MINULOSTI A V SOUČASNOSTI

Studie, které se věnovaly dojíždce za prací v Československu, byly až do roku 1961 založeny výhradně na anketárních šetřeních, která byla prováděna především regionálními plánovacími institucemi. Podávala jasný přehled o rozmístění výrobních kapacit a pracovních sil v území, nárocích na osobní dopravu apod. V roce 1961 byly údaje o dojíždce za prací zjišťovány v Československu poprvé v rámci Sčítání lidu, domů a bytů k 1. březnu. Velkou měrou tak byla obohacena datová základna. Ve srovnání se současností, kdy jsou k zpracování dat užívána modernější počítačová média, byla získaná data z dnešního pohledu dosti ochuzená, protože dojíždka za prací byla zjišťována pouze pro 325 dojíždčkových center, z toho bylo 216 v České republice a 109 na Slovensku. Dojíždka za prací do ostatních center dojíždění mimo vybraná centra byla tedy nezjistitelná. Pro vyjíždku z obcí nebyla stanovena žádná hranice, takže jsou zachyceny počty vyjíždějících od jednoho vyjíždějícího výše pro všechny obce. Sledovala se také odvětvová, oborová a profesní škála vyjíždějících za prací. Protože nebyla zjišťována dojíždka za prací u družstevních rolníků, nebylo zachyceno všechno vyjíždějící ekonomicky aktivní obyvatelstvo. (Čekal, 2006).

Následující sčítání proběhlo k 1. 12. 1970 a znamenalo již značné rozšíření sledovaných ukazatelů. Dojíždčkových center v Československu bylo vybráno 1975, z toho 1576 v ČR a 399 v SR. Mezi dojíždčková centra byla zahrnuta města, malá města, střediskové obce a ostatní střediska, která měla více než 50 obyvatel zaměstnaných v průmyslu a některá další vybraná střediska. Zjišťována byla spotřeba času při jedné cestě do zaměstnání, vzdálenost místa bydliště a místa pracoviště a použitý dopravní prostředek. Metodika zpracování výsledků byla shodná se zpracováním, kterého bylo použito v předchozích sčítáních.

Při sčítání lidu k 1. listopadu 1980 byla změněna kritéria pro vymezení dojíždčkových center. Za dojíždčková centra byly považovány obce, do kterých dojíždělo alespoň deset osob za prací. Celkem bylo v Československu vymezeno 2217 center dojíždky, z toho v ČR 1506 a 711 v SR. Při posledních dvou sčítáních (3. 3. 1991 a 1. 3. 2001) pak byla dojíždka sledována již za všechny obce za předpokladu, že do obce dojížděla alespoň jedna osoba. Byly zjišťovány údaje o spotřebě času, struktuře dojíždějících osob podle

pohlaví a věku, denní a nedenní dojíždka, příslušnost k odvětvím národního hospodářství a také směry a objem dojíždky.

Srovnatelnost údajů o dojízdce za prací při jednotlivých sčítáních je možná pouze na úrovni starých krajů a okresů vytvořených při administrativní reformě v roce 1960, na úrovni obcí je srovnatelnost velmi obtížná, neboť v minulosti docházelo ke značným administrativním změnám ve vymezení obcí. Zatímco ke sčítání v roce 1961 bylo v České republice celkem 8 726 obcí, v roce 1970 jich bylo 7 511, v roce 1980 bylo po plošném administrativním slučování už jen 4 778 obcí. Po dezintegracích počátkem devadesátých let existovalo v Čechách a na Moravě při sčítání v roce 1991 celkem 5 768 obcí a při posledním sčítání o deset let později po dalších dezintegracích 6 258 obcí.

Po roce 1961 v zájmu zpřesnění podkladů pro územní bilance zdrojů pracovních sil a pro posouzení vývoje směrů mezioblastní dojíždky provedly orgány státní statistiky v letech 1967, 1977 a 1986 jednorázová šetření dojíždky za prací podle okresů. Údaje byly zjišťovány za organizace socialistického sektoru národního hospodářství (s výjimkou JZD) na základě rozpisů ročních výkazů Práce 3-01. Všechna jednorázová šetření jsou navzájem plně srovnatelná (Vicherek,1997).

Dojízdce za prací věnují odborníci pozornost již desítky let. Otázkami dojíždky za prací se zabývali dříve urbanisté než geografové. V Československu první výzkumy dojíždky do zaměstnání prováděl ve dvacátých letech minulého století Ústav pro stavbu měst. V poválečných letech se problematice dojíždky za prací věnovali například pracovníci Zemského studijního a plánovacího ústavu v Brně. K 1. lednu 1946 byla na základě anketárního šetření, které bylo rozesláno 2 800 národním výborům, získána data o dojízdce za prací v zemi Moravskoslezské. Tato data byla nejprve zpracována B. Šilhanem (1946), později byla podrobněji analyzována v práci J. Mrkose (1948). Jeho publikace „Pohyb obyvatelstva za zaměstnáním do hlavních středisek práce v zemi Moravskoslezské“ podává ucelený přehled o stavu pracovní migrace a měla být podkladovým materiálem pro studie, které by řešily novou prostorovou dislokaci výroby a bydlení s cílem snížit ekonomické a časové ztráty způsobené dojíždkou za prací. Mrkos vymezil celkem pět hierarchických stupňů pracovních středisek, jež byly stanoveny na základě počtu dojíždějících osob za prací. Za nejvýznamnější pracovní střediska pak považoval obce, do kterých dojíždělo více než deset tisíc osob za prací (Brno, Ostrava, Zlín). Poté následují pracovní střediska s dvěma až deseti tisíci

dojíždějíci za prací, s pětistý až dvěma tisíci dojíždějíci, stopadesáti až pětistý dojíždějíci a konečně pracovní střediska, do kterých dojíždělo méně než stopadesát osob za prací. Obcí, splňujících předchozí kritéria bylo na Moravě a ve Slezsku více než sto. Práce je doplněna kartografickým vyjádřením vztahů pracovní středisko - zázemí. Mapy jsou zpracovány pomocí izolinií, které spojují místa se stejným počtem dojíždějíci za prací do daných středisek.

Na základě anketárních šetření, realizovaných v druhé polovině padesátých let 20. století, B. Šilhan (1964) zpracoval rozsáhlejší práci, ve které se zabýval jak teoretickými, tak i praktickými dopady dojížděky za prací z venkova do měst na příkladu města Brna. Podrobně se věnoval prvotním příčinám vzniku dojížděky za prací z venkova do měst. Za hlavní příčinu považoval rozdíly v proporcích mezi potřebami a zdroji pracovních sil v určitém odvětví na určitém území. Rozsah dojíždění se podle něj dále vyvíjí v závislosti na tempu růstu potřeb pracovních sil ve městě. V práci je značný prostor věnován otázkám ekonomiky práce, racionálnosti dojížděky za prací a jejím vlivem na člověka, kvalitu bydlení, práce, dopravy, zdraví, stravování, využití volného času. Za neracionální Šilhan považoval protisměrnou dojížděku a za zcela zbytečnou takovou dojížděku, kdy by pracovník mohl být zaměstnán v místě svého bydliště nebo v jeho blízkosti. Dojížděka za prací má podle něj řadu negativních vlivů - přispívá k rychlému růstu měst a vyliďňování malých venkovských obcí, snižuje pracovní schopnost lidí a omezuje volný čas. Jako pozitiva v práci vyzdvihl např. pronikání nových prvků hospodářského a společenského života z měst na venkov (Vicherek,2007).

Geografickým pracovištěm, kde se odborníci začali podrobně zabývat dojížděkou za prací v souvislosti s výzkumem zaměřeným na regionalizaci území ČR, se stal Geografický ústav ČSAV v Brně. Svou pozornost na tento prostorový proces zaměřil od roku 1962 především M. Macka, který se kromě prací regionálního charakteru zabýval také metodickými problémy studia dojíždění do zaměstnání (M. Macka 1966 a) – např. definice dojíždějíciho do zaměstnání, místa bydliště, místa pracoviště, hranice mezi denní a nedenní dojížděkou, použitý dopravní prostředek, časové kritérium, kritérium vzdálenosti, znázornění vzdálenosti dojížděky do zaměstnání na kartogramu a grafu, vliv vymezení oblasti na výsledky získané průzkumem, rozdíly ve studiu dojížděky do obce jako celku a podle konkrétního místa pracoviště a metodické otázky studia vyjíždění do zaměstnání.

Neopomenutelné jsou též práce J. Hůrského (1964 a, 1966 c, 1969 b), který řešil především metody kartografického znázornění dojížděky do práce. Hůrský také sestavil mapy dojížděky do zaměstnání, které jsou součástí národního Atlasu ČSSR (J. Hůrský 1966 a, b).

V letech 1966-1970 Geografický ústav řešil úkol "Ekonomickogeografická regionalizace ČSR". V rámci tohoto úkolu byla analyzována dojížděka za prací v ČSR na základě dat ze sčítání lidu 1961. Součástí výsledků úkolu je mapa dojížděkových regionů České republiky sestavená M. Mackou (1967 b).

V rámci výzkumného úkolu "Výzkum metod hodnocení pozitivních a negativních vlivů na geografické prostředí" se dojížděkou za prací zabývali J. Mareš a J. Zapletalová (1973). Ze speciálního šetření o dojížděce do zaměstnání na základě sčítání kontrolních ústřížků dělnických jízdenek ČSD a ČSAD v roce 1970 (J. Mareš) byla získána statistická data, na jejichž základě byla provedena regionalizace dojížděky obyvatelstva za prací v ČSR a byly sestaveny tematické mapy dojížděky za prací. Práce vyústila až do regionalizace průmyslové výroby (J. Mareš 1980 a, b).

V osmdesátých letech se pozornost Geografického ústavu soustředila na tvorbu tematických atlasů. Byly zpracovány mapy dojížděky do zaměstnání v rámci Atlasu ČSR ze sčítání lidu, domů a bytů 1980 (J. Vystoupil 1984), a Atlasu obyvatelstva ČSSR (S. Řehák, Richter, R. 1987, J. Maryáš, S. Řehák 1987 b). Na mapě Dojížděka do zaměstnání.

v Československu byla dojížděková střediska hierarchicky uspořádána do tří kategorií na základě počtu obsazených pracovních míst. Za střediska I. řádu byly považovány obce, které měly v roce 1980 alespoň 15 tisíc obsazených pracovních míst (celkem 87 středisek). Středisky II. a III. řádu byly obce s 5-15 tisíci, respektive s 2,5-5 tisíci obsazenými pracovními místy. V mapě jsou dále znázorněny dojížděkové regiony středisek I.řádu, počet dojíždějících a podíl vyjíždějících z obcí a vyznačena je také silně polarizovaná vyjížděka, kdy více než polovina ekonomicky aktivních vyjíždí za prací do dojížděkového střediska. Vyčleněny jsou také přechodné obce středisek I.řádu, pokud v pořadí druhý vyjížděkový proud činí alespoň 80 procent vyjížděkového proudu do střediska I. řádu.

Souběžně byly řešeny také teoretické otázky kartografického znázornění pohybu za prací v souvislosti s automatizací tvorby map, a to hlavně problém autorské koncepční

přípravy mapy (S. Řehák 1984, R. Richter, S. Řehák 1987). Přípravu mapy nakonec autoři shrnují do řešení základních tří úloh : aplikace základní typologie obcí z hlediska jejich celkového významu a postavení v pohybu za prací, vymezení konkrétního rozsahu regionů dojíždění a vymezení zón se silnou polarizací dojížděky.

Výsledky dojížděky za prací podle sčítání lidu v roce 1980 a její regionálnímu zhodnocení provedl S. Řehák (1988 a, 1988 b). Kromě vlastního vymezení dojížděkových regionů se pokusil definovat závislosti mezi jejich územním rozsahem a velikostí jejich jader. Na základě studia jednotlivých dojížděkových regionů středisek I. řádu stanovil závislost jader regionů na svém zázemí z hlediska pokrytí pracovních míst v jádře a také nově formuloval vazbu jádra a zázemí z hlediska dojížděky za prací. Vztahem vazeb zázemí k jádru regionu a vazeb jádra ke svému zázemí pak charakterizoval jednotlivé regiony dojíždění středisek I. řádu.

Zánik Geografického ústavu AV ČR v roce 1993 znamenal zúžení okruhu vědeckých pracovníků studujících problematiku dojížděky za prací. Těžiště se tak přesunulo na univerzitní pracoviště, především na Univerzitu Karlovu, kde se již koncem 60. let otázkami dojížděky za prací začali zabývat pracovníci katedry ekonomické a regionální geografie UK v Praze (M. Hampl, K. Kühnl 1967, 1970). Dojížděkou za prací se jimi rozumí významný syntetický a komplexní proces, který odráží různé regionální vazby, a to zejména na mikroregionální úrovni. Nesledovali pouze dojížděku za prací, ale zároveň zkoumali související otázky vymezování a klasifikace regionů, centrality měst, plánování a řízení malých oblastí. Tyto aspekty byly obsaženy např. i ve studiích věnovaných problematice sociálněgeografické regionalizace (M. Hampl, J. Ježek, K. Kühnl 1978, V. Gardavský, K. Kühnl, M. Hampl 1989, M. Hampl, Z. Müller 1996). Dojížděkou za prací z hlediska komplexní problematiky sídelních systémů v rámci prostorové mobility obyvatelstva se zabýval Z. Čermák (1993, 2001).

Na půdě Masarykovy univerzity v Brně a Palackého univerzity v Olomouci vznikla v průběhu posledních let řada statí, věnujících se změnám dojížděky do zaměstnání v transformačním období 90. let. Vliv dojížděky za prací na situaci na trhu práce studovali T. Krejčí a V. Toušek (2004). Změnami v dojížděce za prací do českých velkoměst se zaměřením na město Brno se podrobněji zabývali autoři M. Baštová – T. Krejčí – P. Tonev – V. Toušek (2005). Největší centra dojížděky na Moravě a ve Slezsku analyzovali M. Baštová – M. Fňukal – T. Krejčí – P. Tonev – V. Toušek (2005).

Nejvýznamnějším urbanistickým pracovištěm, které se věnoval otázkám pohybu za prací, byl v nedávné minulosti pražský Terplan (Státní ústav pro územní plánování). Jeho pracovníci se danou tematikou zabývali od 60. let (A. Andrlé, M. Pojer 1964, 1967, 1974 a, 1974 b, 1978, 1983, A. Andrlé 1986). Dojížděnkou za prací rozumí významný urbanizační proces, kterému má být věnována pozornost také ze strany státních orgánů. V roce 1994 Terplan pro potřeby regionální politiky a politiky zaměstnanosti vymezil mikroregiony na základě regionalizace ČR podle pohybu za prací. Terplan ukončil svou činnost roku 2003.

Kartografické zpracování dojížděnkou do zaměstnání je často součástí národních nebo regionálních atlasů – ve střední Evropě jde především o národní atlasy ČSSR (1966), Slovenska (1980), Maďarska (1967), NDR (1981), Polska (1978) atd.

V atlase Dunajských zemí (Československo, Maďarsko, Rakousko) zpracoval mapu dojížděnkových regionů M. Macka ve spolupráci s V. Novákem (1981). Mapa je sestavena podle výsledků sčítání lidu za obce v roce 1960 v Maďarsku a v roce 1961 v Československu a Rakousku. Dojížděnková centra jsou členěna do čtyř hierarchických stupňů podle počtu dojíždějících do centra. Za nejvýznamnější jsou autory považována centra, do kterých dojíždí 10 000 a více osob za prací. Ostatní meze intervalů činí 5 000, 2 500 a 1 000 dojíždějících osob. Dojížděnkové regiony jednotlivých center s více než tisíci dojíždějícími osobami jsou tvořeny obcemi s deseti a více vyjíždějícími, z nichž alespoň jedna pětina dojíždí za prací do daného centra. Počty vyjíždějících z jednotlivých obcí jsou pak vyjádřeny na mapě velikostí kruhů v sedmi intervalech. Z mapy je patrné, že dojížděnkou za prací v uvedených zemích má nejvyšší intenzitu právě na území bývalého Československa. Zatímco na našem území bylo vymezeno celkem 281 dojížděnkových center (z toho 30 prvního stupně), v Rakousku bylo těchto center pouze 99 (z toho 5 prvního stupně) a v Maďarsku již jen 47 (z toho 6 prvního stupně).

3. PŘEHLED ODBORNÉ LITERATURY

Pohyb obyvatelstva za prací je proces, který nemá dlouholetou tradici. Díky skutečnosti, že se stala předmětem i jiných než geografických vědních disciplín je však literatura zabývající se tímto tématem poměrně rozsáhlá. V následujícím přehledu se tak zaměřuji na vybrané práce českých a zahraničních autorů, při němž se opírám zejména o hodnocení P. Vicherka (1997). Navíc je přehled doplněn o nejnovější práce zabývající se dojížděnkou za prací. Z veškeré dostupné literatury o tomto jevu vyčleňuji tři části, a to: a) práce metodického charakteru a kartografické aplikace, b) dojížděnka za prací a její vztah k ostatním pohybům obyvatelstva, c) dojížděnka za prací jako součást sociálněgeografické regionalizace a poté hodnotím ostatní práce.

Mezi nejvýznamnější práce řešící metodické otázky a problémy dojížděky za prací patří studie M. Macky (1964 a, 1966 a, 1966 b). Dalšími našimi teoretiky byli B. Šilhan (1959), J. Hůrský (1966 c) a M. Hampl a K. Kühnl (1967, 1970). V období po roce 1989 mezi hlavní teoretiky u nás řadí především M. Hampl (1999), z mladší generace pak P. Tonev (2007). Ze zahraničních teoretiků tohoto pohybu uvedme např. P. Schöllera (1956), W. Bruncka (1957), T. Lijewskiho (1961) a W. Masiewiczze (1980). K této skupině můžeme řadit i práce, které se zabývají kartografickou aplikací dojížděky za prací. Věnoval se jim Z. Murdych (1967, 1968, 1969), J. Hůrský (1969 b), S. Řehák (1984), R. Richter, S. Řehák (1987 a), atd.

Práce zabývající se pohybem za prací v rámci celkového studia obyvatelstva zpracovali – L. Kosiński (1967), J. Korčák (1973), A. Gawryszewski (1974), A. Jagielski (1977), Z. Pavlík, J. Rychtaříková, A. Šubrtová (1986) a J. Mládek (1992). Dojížděnkou za prací se v souvislosti s migračním pohybem obyvatelstva zabývali – D. Chroboková (1961), B. Nováková – Hřibová (1971), Z. Čermák (1993) a J. Čekal (2006).

Regionalizací a analýzou pohybu za prací za určitý stát či skupinu států provedli autoři – B. S. Chorev, T. K. Smolina, A. G. Višněvskij (1970) pro SSSR, pro Polsko - K. Dziewoński a kol. (1977), pro USA – B. J. L. Berry (1972). V bývalých socialistických státech Evropy se hodnocením významu dojížděky za prací pro regionalizaci území věnoval J. L. Pivovarov (1970). Regionalizací dojížděky za prací v Československu (ČR) se ve svých pracech zabývali na základě výsledků

z jednotlivých sčítání lidu, domů a bytů např. A. Andrle, M. Pojer (1964, 1974 a), Z. Jureček (1967), J. Verešík (1980), P. Čtrnáct (1983) a S. Řehák (1988 a). Po osamostatnění ČR to byli A. Andrle (1994) a M. Hampl (2005).

Jak již bylo v předchozí kapitole uvedeno, na regionalizaci dojížděky za prací v dílčích územních (správních) celcích svou pozornost zaměřovali B. Šilhan (1946) a J. Mrkos (1948) v zemi Moravskoslezské, M. Macka (1964 b) na území jižní Moravy, J. Jančurová (1967) v Severomoravském kraji, A. Andrle, M. Pojer (1967, 1974 b, 1983) analyzovali dojížděku za prací ve vybraných městech, J. Mareš aj. Zapletalová (1973), A. Andrle (1994) se zabýval dojížděkou za prací v Praze. Na vlastnosti jednotlivého regionu dojíždění obecně se zaměřil S. Řehák (1988 b).

Početné jsou též práce, které se soustředily na změny v regionalizaci dojížděky do zaměstnání mezi jednotlivými sčítáními lidu a na vývoj pohybu za prací. Jsou to M. Macka (1962, 1965 b, 1966 c), M. Macka, M. Králová (1975, 1977), M. Hampl (1981), Z. Čermák, J. Jedlička, J. Kudláček (1984), M. Hampl, J. Müller (1996) a M. Hampl (2005). Dojížděku za prací na mezistřediskové úrovni studovali M. Macka (1967 a), P. Chalupa, Z. Tarabová (1987).

O vlivu politicko-ekonomických faktorů pojednávají statě B. Šilhana (1959) a G. Jahnkeho (1972). Bilance pracovních sil a její prognózování na oblastní úrovni se odráží v pracech M. Macky, P. Chalupy (1981, 1983), M. Macky (1985), A. Andrleho (1986). Podle zaměstnanosti v sektorech národního hospodářství analyzoval dojížděku za prací B. Šilhan (1964, 1966, 1967 b, 1967 c). K dalším faktorům, které ovlivňují dojížděku za prací patří sociálně-ekonomické faktory – M. Macka (1962, 1966 b), J. Hůrský (1964 a), B. Šilhan (1967 a), G. Albrecht (1972), P. Jurečka (1975), A. Andrle, M. Pojer (1978), dopravní faktory – Z. Pavlík, I. Vlček (1967), M. Kousal, L. Tkáč (1972), J. Zapletalová (1976). Vliv lokalizace průmyslových závodů na dojížděku za prací sledovali M. Macka a Z. Tarabová (1965).

Pohybu za prací je věnována velká pozornost ve studiích zabývajících se sociálněgeografickými systémy (např. sociálněgeografické regionalizace ČSR – M. Hampl, K. Kühnl, J. Ježek (1978), M. Blažek (1969 b, 1977), J. Mareš (1980 a, b) a otázkami osídlení a urbanizace. Na důležitou úlohu tohoto procesu při formování systému osídlení poukazují J. L. Pivovarov (1976), J. Musil (1977), J. B. Parr (1987),

M. Hladký (1983), M. Macka, M. Králová (1984), V. Toušek, Z. Hoffmann (1988), A. Potrykowska (1989), J. Bína (1988, 1991).

Vztahy město – zázemí zkoumal W. Christaller (1933), J. Verešík (1956), M. Maňkovská (1959), O. Vrána (1961), J. Hůrský (1964 b, 1969 a), M. Blažek, E. Raušerová (1967), J. Zapletalová (1974), Z. Zuzánková (1975). Vymezováním aglomerací, hranic a zázemí měst – J. Verešík (1955), J. Hůrský (1964 c), M. Macka (1964 c, 1965 a, 1969, 1972), M. Macka, E. Raušerová (1965), Z. Tarabová (1965), M. Blažek (1968, 1969 a), O. Milerski (1982) a I. Pecháčková (1988). Prostorové vazby a procesy řeší M. Blažek (1969 b, 1977), M. Hampl, J. Ježek, K. Kühnl (1978), J. Mareš (1980 a, 1980 b), J. Maryáš, S. Řehák (1987) a R. Wokoun (1988).

4. METODIKA PRÁCE A ZDROJE DAT

Jednou ze základních metod, použitou k získání potřebných informací, bylo studium a rešerše dostupných písemných materiálů – knih, článků z odborných časopisů a také interních materiálů některých institucí jako např. Českého statistického úřadu.

Datovou základnu pro roky 1991 a 2001 tvořila data o dojížděcí za prací Českého statistického úřadu, získaná při posledních dvou sčítáních lidu, domů a bytů – k 3. 3. 1991 a k 1. 3. 2001

Těžištěm výzkumného úkolu byla metodika Českého statistického úřadu ČR pro vymezení center pracovních mikroregionů a subregionů, jež byla vypracovaná pro analýzu dojížděčky do zaměstnání v roce 2001. Tato metodika pak byla v diplomové práci aplikována na data o dojížděcí za rok 1991 a následně byly vymezené centra a jejich dojížděčkové regiony z obou studovaných cenzů porovnány.

Dříve než bude popsána samotná metodika práce je však nezbytné upozornit na hlavní problémy, jež jsou spojeny s využitím dat ze sčítání v roce 1991 a v roce 2001. Jedná se především o určitá omezení jejich vzájemné srovnatelnosti.

Ve výsledcích sčítání 2001 jsou do celkového počtu obyvatel (v souladu s mezinárodními doporučeními) zahrnuti i cizinci s dlouhodobým pobytem. Došlo k řadě územních změn v administrativním vymezení obcí a okresů, došlo však také ke změnám v definici (či vymezení) pojmu „zaměstnaní“. Ve sčítání v roce 1991 byly do počtu ekonomicky aktivních zahrnovány i ženy na tzv. další mateřské dovolené (do 3 let věku dítěte) a osoby pobírající rodičovský příspěvek, pokud trval jejich pracovní poměr. V roce 2001 byly do této kategorie zařazeny pouze ženy na mateřské dovolené v trvání 28 resp. 37 týdnů. Ostatní (tj. ženy na další mateřské dovolené a osoby pobírající rodičovský příspěvek) byly zahrnuti do osob ekonomicky neaktivních. Další nesrovnalostí proti roku 1991 bylo zjišťování údajů o zaměstnání, postavení v zaměstnání a odvětví ekonomické činnosti u vojáků v základní, náhradní nebo civilní vojenské službě. Při sčítání v roce 1991 uváděli osoby tyto údaje podle posledního vykonávaného zaměstnání, v roce 2001 v souladu s metodikou ILO (International Labour Organization - Mezinárodní organizace práce) uváděli zaměstnání „voják

základní (náhradní resp. civilní) služby“ a byli zahrnuti do odvětví obrany (resp. veřejné správy či sociálního zabezpečení v případě civilní služby).

Sčítání lidu, domů a bytů se uskutečnilo na celém území České republiky k 1. březnu 2001. Údaje byly zjišťovány podle stavu o půlnoci z 28. února na 1. března (tzv. rozhodný okamžik). Všechny údaje byly zpracovány podle územního a správního členění státu platného v České republice k 1. březnu 2001.

Otázky týkající se dojížděky do zaměstnání (místo pracoviště, frekvence dojížděky, denní dojížděka do zaměstnání, dopravní prostředek) vyplňovaly pouze osoby pracující. Zahrnuty byly všechny osoby, které měly v rozhodný okamžik sčítání na území ČR trvalý nebo dlouhodobý pobyt a to i bez ohledu na to, zda v rozhodný okamžik sčítání byly v místě svého trvalého nebo dlouhodobého pobytu přítomny. Údaje o dojížděce pak vyplňovaly podle skutečnosti k 1. 3. 2001.

Obr. 1: Část sčítacího tiskopisu osob týkající se dojížděky

<p>22 Místo pracoviště, školy Studenti a učni, i když pracují, vyplní místo školy.</p> <p><input type="checkbox"/> ve stejném domě, ve kterém máte trvalý pobyt (jestliže ano, další otázky již nevyplňujte)</p> <p><input type="checkbox"/> jinde, uveďte adresu vašeho pracoviště, školy</p> <p>ulice č.orient.</p> <p>obec, č.p.</p> <p>okres</p> <p>stát</p>	<p>23 Frekvence dojížděky (docházky) do zaměstnání a školy (z místa trvalého pobytu)</p> <p><input type="checkbox"/> denně <input type="checkbox"/> týdně <input type="checkbox"/> 1-2x měsíčně <input type="checkbox"/> jinak</p> <p>24 Denní dojížděka (docházka) do zaměstnání a školy Uveďte, jak dlouho Vám trvá jediná cesta z místa trvalého pobytu nebo přechodného ubytování do práce nebo do školy:</p> <p><input type="checkbox"/> do 14 minut <input type="checkbox"/> 30 - 44 minut <input type="checkbox"/> 60 - 89 minut <input type="checkbox"/> 15 - 29 minut <input type="checkbox"/> 45 - 59 minut <input type="checkbox"/> 90 a více minut</p> <p>25 Dopravní prostředek Uveďte dopravní prostředky, které obvykle používáte při každodenní cestě do zaměstnání nebo školy:</p> <p><input type="checkbox"/> autobus (kromě MHD) <input type="checkbox"/> motocykl <input type="checkbox"/> vlak <input type="checkbox"/> kolo <input type="checkbox"/> městská hromadná doprava <input type="checkbox"/> jiný dopravní prostředek <input type="checkbox"/> automobil - řidič <input type="checkbox"/> žádný dopravní prostředek <input type="checkbox"/> automobil - spolucestující</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Pramen: Sčítání lidu, domů a bytů k 1. 3. 2001, dojížděka do zaměstnání a do škol, Moravskoslezský kraj. Praha, ČSÚ, 2004

Zjišťovaly se údaje o přesunu z místa trvalého bydliště do místa pracoviště (otázky na místo pracoviště a na frekvenci dojížděky do zaměstnání) a o každodenním pohybu zaměstnaných osob z místa trvalého nebo přechodného bydliště (otázky na denní dojížděku do zaměstnání a na použitý dopravní prostředek).

Při hodnocení jsou použity tyto základní ukazatele definované Českým statistickým úřadem:

Osoby vyjíždějící do zaměstnání jsou osoby, které uvedly, že místo jejich pracoviště bylo v jiném domě (resp. v jiné obci nebo v jiném státu), než ve kterém měly trvalý (dlouhodobý) pobyt.

Vyjíždějící (dojíždějící) v rámci obce jsou osoby, jejichž místo pracoviště je v obci, ve které mají trvalý (dlouhodobý) pobyt, avšak v jiném domě.

Vyjíždějící mimo obec jsou osoby, jejichž obec pracoviště byla jiná než obec trvalého pobytu, případně jejichž místo pracoviště bylo v zahraničí. V počtu vyjíždějících z obce jsou zahrnuty i osoby, s nezjištěnou obcí pracoviště, pokud byl znám okres pracoviště, který byl různý od okresu trvalého pobytu.

Zaměstnané osoby v tabulkách za dojížděku jsou všechny osoby pracující s výjimkou pracujících studentů a učňů, kteří vyplňovali do tiskopisu dojížděku do školy, a proto jsou ve všech výstupech za dojížděku zařazeni v kategorii studentů a učňů bez ohledu na skutečnost, že v rozhodný okamžik sčítání byli také ekonomicky aktivní. Mezi zaměstnané osoby jsou tak zahrnuty všechny osoby, které uvedly, že patří mezi zaměstnané osoby, zaměstnavatele, samostatně činné, pracující důchodce, ženy na mateřské dovolené v trvání 28 resp. 37 týdnů, osoby v základní, náhradní nebo civilní vojenské službě, ve vazbě a výkonu trestu. Ženy na mateřské dovolené, osoby ve vazbě a ve výkonu trestu uváděly údaje podle posledního zaměstnání, pokud trval jejich pracovní poměr. Údaj o celkovém počtu zaměstnaných osob zveřejněný v publikaci SLDB 2001 se liší od údajů o počtu zaměstnaných osob uváděných v jiných publikacích s výsledky sčítání. V údajích o počtu dojíždějících a vyjíždějících osob nejsou totiž v úhrnu zaměstnaných zahrnuti pracující studenti a učni.

Díky územním změnám ve vymezení obcí a okresů má počet dojíždějících či vyjíždějících pro sledování vývoje omezenou výpovědní hodnotu, na což upozorňuje Řehák (1984): „v případech administrativního slučování obcí dochází k jistému poklesu dříve vykazovaných počtů dojíždějících, a to skokem. Pracovník, který při cestě do zaměstnání již nepřekračuje hranice obce, není uveden po změně administrativního rámce obce jako dojíždějící (i když jim dříve byl), ačkoli jeho faktická situace (způsob

dopravy, ztráta času atd.) se nijak nemění“. Považuje tak za vhodnější ukazatel počet obsazených pracovních míst (dále jen OPM). OPM jsou součtem počtu zaměstnaných osob a salda dojížděky.

Saldo dojížděky je pak rozdíl počtu dojíždějících a vyjíždějících.

Směrový proud vyjížděky je definován jako vyjíždějící osoba/osoby z obce trvalého pobytu do obce pracoviště nebo z obce trvalého pobytu do jiného státu (při dojížděce do zahraničí). Podmínkou vytvoření směrového proudu je zjištěná obec pracoviště resp. zjištěný stát pracoviště při dojížděce do zahraničí.

Pro tuto práci je pak zásadní otázka vymezování jednotek označených jako pracovní mikroregiony, jakožto nejsilněji integrovaných pracovních celků (Müller, Hamplová, 1994). Mikroregiony byly vymezeny postupným seskupováním obcí do vyšších celků podle principu převládající orientace celkové dojížděky za prací. V jejich rámci jsou dále specifikovány ještě subregiony. Na této úrovni regionalizace jsou pak hodnoceny dojížděkové vztahy středisek a nestředisek a jejich intenzita. Pracovní mikroregiony i subregiony jsou označovány podle nejvýznamnější obce (střediska). Český statistický úřad vymezuje výše uvedené jednotky takto:

Pracovní mikroregion tvoří územně souvislý celek charakterizovaný relativně vysokou mírou vnitřní uzavřenosti dojížděky za prací (především její denní formy). Je až na výjimky tvořen 1 centrem (jádem) a jeho spádovým zázemím tvořeným nejméně 3 obcemi. Zázemí musí mít nejméně 4 tisíce obyvatel, celý mikroregion 10 tisíc obyvatel

Centrum (středisko) pracovního mikroregionu je město s významnější koncentrací pracovních příležitostí, které slouží k uspokojování potřeb nejen jeho rezidentů, ale i obyvatel bydlících v okolních obcích. Centra mají obvykle více než 5 tis. obyvatel a většinou i kladné saldo denní dojížděky za prací.

V Moravskoslezském kraji bylo vymezeno celkem třináct mikroregionálních center dojížděky: Bruntál, Frenštát pod Radhoštěm, Frýdek- -Místek, Frýdlant nad Ostravicí, Karviná, Kopřivnice, Krnov, Nový Jičín, Opava, Ostrava, Rýmařov, Třinec a Vítkov.

Spádová oblast (zázemí) pracovního mikroregionu je tvořena obcemi, které se nacházejí kolem centra pracovního mikroregionu a jsou s ním funkčně propojeny intenzivní

dojížděnou za prací. Obce jsou přiřazeny k centru podle principu převládající orientace celkové pracovní dojížděky. V případě nejasné orientace hlavního směru dojížděky (z obce vyjíždí stejný počet osob i do jiných směrů) je přihlédnuto k uvedeným kritériím:

1. Nejvýznamnější cíl denní dojížděky.
2. V pořadí další významné cíle dojížděky (a vzájemné poměry mezi nimi).
3. Nejvýznamnější mikroregiony dojížděky (jednotlivé cíle vyjížděky byly pro každou obec agregovány do celých mikroregionů) a jejich vzájemné relace.
4. Spádovost obce podle výsledků regionalizace z roku 1991.
5. Silniční vzdálenost ke středisku.
6. Terénní členitost.

Některé obce nemají hlavní spád přímo do příslušného centra, ale jsou s ním spojeny nepřímo přes jinou větší obec (často přes tzv. subregionální centrum).

Centrum (středisko) pracovního subregionu je obec (obvykle město), do které mají hlavní spád (přímo či nepřímo) denní dojížděky za prací alespoň 2 sousední obce s úhrnnou populační velikostí v rozmezí 1 - 4 tis. obyvatel. Pracovní subregion je hierarchicky nižší celek, u něhož rozhodující část pracovní dojížděky není obvykle uzavřena v rámci jeho hranic (pracovní vyjížděka z jeho centra směřuje většinou mimo vymezený subregion).

V rámci sledovaného území bylo Českým statistickým úřadem vymezeno 10 pracovních subregionů se středisky: Bílovec, Bohumín, Břidličná, Havířov, Horní Benešov, Město Albrechtice, Moravský Beroun, Odry, Příbor a Vrbno pod Pradědem.

Vymezené pracovní mikroregiony a subregiony lze považovat za elementární jednotky i pro komplexní regionalizaci a to zejména ve smyslu jejich skladebnosti do hierarchicky vyšších celků (Müller, Hamplová, 1994), tzn., že území subregionů může být považováno i jako součást pracovních mikroregionů.

Postup při seskupování obcí do vyšších celků:

Nejdříve byl pro každou z obcí v Moravskoslezském kraji (podle vymezení k datu sčítání) stanoven hlavní směr pracovní vyjížděky (bez zohlednění dodatečných kritérií).

Obec, která se stala cílem dojížděky pro jinou obec, již nebyla dále připojována. Všechny okrsky, které nevyhovely požadovaným kritériím mikroregionu, byly následně přiřčleněny k vyšším celkům (mikroregionům) podle orientace směru vyjížděky z největší obce okrsku. V případě nejasné orientace směru vyjížděky bylo přihlédnuto k dodatečným kritériím (viz výše).

V závěrečné fázi byly pro kontrolu všechny proudy vyjížděky z každé obce agregovány do jednotlivých mikroregionů (cílů dojížděky) a byly porovnány nejvýznamnější preference každé obce. Pokud obec preferovala na 1. místě odlišný mikroregion (než ten, který byl pro ni dříve určen), nebo docházelo k současné preferenci více mikroregionů, byla znovu posouzena její spádovost podle výše uvedených pomocných kritérií. V odůvodněných případech byla obec přiřazena k jinému mikroregionu (šlo většinou o velmi malé obce v řídce zalidněných oblastech na rozhraní vlivu 2 či více středisek, nebo o obce ležící v zázemí krajských měst).

Při interpretaci charakteristik pracovních mikroregionů a jejich center je však třeba podle Českého statistického úřadu vzít v úvahu určité nedostatky:

- Vychází pouze z dojížděky za prací, ostatní formy prostorové mobility obyvatelstva zanedbává (dojížděku do škol, za občanskou vybaveností, za rekreací, nebo migraci obyvatelstva). Jak již bylo uvedeno výše, dojížděka za prací představuje nejčtetnější formu mobility obyvatel a pro vytváření územních celků na úrovni mikroregionu má jednoznačně nejdůležitější a nezastupitelný význam.
- Neřeší problém hierarchie navržených středisek a jejich skladebnost do vyšších celků (mezo- a makroregionů).
- Rozhraní mezi mikro- a subregiony bylo zvoleno do značné míry subjektivně. Výše zvolené kritérium (4 tis. Obyvatel zázemí a 10 tis. Obyvatel celkem) je poměrně málo přísné a umožňuje vymezit i celky, jejichž vztahová uzavřenost z pohledu pracovní dojížděky je problematická. Důvodem „měkkosti“ je mj. snaha o rámcové porovnání s výsledky regionalizace z roku 1991, kde byla také použita podobně mírná kritéria.
- Závislost poměru populační velikosti střediska a zázemí na citlivosti vymezení centra v administrativních hranicích. Některá centra jsou administrativně

vymezena značně široce, zahrnují i odlehlé a přitom populačně významné části obce, které by svým charakterem patřily spíše do zázemí tohoto centra.

- Deformující vliv administrativních hranic může v některých případech rozostřit kritérium minimálního počtu obcí v zázemí (odlehlá sídla mohou, ale nemusí být integrována do jedné obce, týká se především horských a podhorských oblastí).
- Při rozhodování o spádovosti obce se poměřují relativní spády k různým cílům dojížděky, společným základem pro porovnání je celkový objem pracovní vyjížděky mimo obec. Do spádovosti těchto obcí se však přímo nepromítá celková intenzita vyjížděky (teoreticky by měla být závislá na velikosti obce, může se však výrazně lišit i mezi obcemi stejné velikosti), ani míra ekonomické aktivity v obci. V některých obcích, především v periferních oblastech, může být celková intenzita vyjížděky snížena vinou vysokého počtu nezaměstnaných či ekonomicky neaktivních osob, kterým se nevyplatí dojíždět do vzdálenějších cílů, případně neseženou dostatek pracovních příležitostí ani v místě bydliště. Celková spádovost takové obce je poté posuzována podle relativně malého vzorku dojíždějících osob.
- Kvalita získaných údajů z cenzu je sice relativně vysoká (z celkového počtu 4 288 tis. vyjíždějících ČR jich okolo 150 tis. (3,5 %) nevedlo místo pracoviště, nebo jej vyjímečně vedlo neúplně). Spíše v ojedinělých případech tak může být skutečný směr dojížděky vychýlen vlivem neuvedených, či špatně uvedených směrů dojížděky, nebo chybným zařazením některých pohybů k denní formě dojížděky místo formy nedenní (např. některé druhy směnného provozu).
- Časový odstup mezi populačním cenzem (březen 2001) a současností. Přestože bylo konstatováno, že v obecné rovině jsou pracovní mikroregiony relativně stabilní celky, k dílčím změnám ve spádovosti mohlo dojít i během relativně krátkého období od posledního cenzu. Týká se to zejména obcí ležících na rozhraní vlivu více středisek (v tzv. oscilační zóně), ale i samotných center (především menších měst, kde je lokální trh práce výrazně ovlivněn jediným větším zaměstnavatelem).

V diplomové práci byla mj. věnována i mimořádná pozornost dojížděce do zaměstnání do krajského města Ostravy. Při vymezení dojížděkového zázemí města a jeho

jednotlivých zón byla použita metodika Centra pro regionální rozvoj Masarykovy univerzity, která je blíže popsána v kapitole č.7.

4. 1. Přehled změn v územním členění

Jak již bylo uvedeno výše, na území České republiky ve sledovaném období došlo k řadě územních změn ve vymezení obcí a okresů. V námi sledovaném regionu (Moravskoslezský kraj) tyto změny postihly všechny okresy Moravskoslezského kraje kromě okresu Ostrava-město. Probíhaly v rozmezí let 1992–2005 a týkaly se celkem 19 obcí. Z těchto obcí bylo odtrženo 31 nových samostatných obcí.

Tab. 1: Změny v územním členění v okrese Bruntál

Nově vytvořená samostatná obec	Z části obce	Datum změny (k 1. 1.)
Býkov	Krnov	1992
Milotice u Opavy	Bruntál	1992
Nové Heřmínovy	Bruntál	1992
Oborná	Bruntál	1992
Nová Pláň	Bruntál	1993

Pramen: Statistický lexikon obcí České republiky 1992. Praha, ČSÚ, MV ČR, SEVT, 1994.

Tab. 2: Změny v územním členění v okrese Frýdek–Místek

Nově vytvořená samostatná obec	Z části obce	Datum změny (k 1. 1.)
Sviadnov	Frýdek–Místek	1992
Návsí	Jablunkov	1994
Vendryně	Třinec	1995
Ropice	Třinec	2000
Písečná	Jablunkov	2001

Pramen: Statistický lexikon obcí České republiky 1992. Praha, ČSÚ, MV ČR, SEVT, 1994; Statistický lexikon obcí České republiky 2005. Praha, ČSÚ, MV ČR Ottovo nakladatelství, 2005.

Tab. 3: Změny v územním členění v okrese Karviná

Nově vytvořená samostatná obec	Z části obce	Datum změny (k 1. 1.)
Chotěbuz	Český Těšín	1998

Pramen: Statistický lexikon obcí České republiky 2005. Praha, ČSÚ, MV ČR Ottovo nakladatelství, 2005.

Tab. 4: Změny v územním členění v okrese Nový Jičín

Nově vytvořená samostatná obec	Z části obce	Datum změny (k 1. 1.)
Hladké Životice	Fulnek	1992
Vrchy	Fulnek	1992
Bílov	Bílovec	1993
Trnávka	Příbor	1993
Životice u Nového Jičína	Nový Jičín	1993
Jakubčovice nad Odrou	Odry	1994
Olbramice	Klimkovice	1994
Šenov u Nového Jičína	Nový Jičín	1994
Vražné	Odry	1995
Bítov	Bílovec	1996
Kujavy	Fulnek	1998
Bravantice	Bílovec	1999

Pramen: : Statistický lexikon obcí České republiky 1992. Praha, ČSÚ, MV ČR, SEVT, 1994; Statistický lexikon obcí České republiky 2005. Praha, ČSÚ, MV ČR Ottovo nakladatelství, 2005.

Tab. 5: Změny v územním členění v okrese Opava

Nově vytvořená samostatná obec	Z části obce	Datum změny (k 1. 1.)
Čermná ve Slezsku	Vítkov	1992
Chvalíkovice	Opava	1992
Dobroslavice	Hlučín	1993
Jezdkovice	Stěbořice	1993
Kozmice	Hlučín	1993
Svatoňovice	Budišov nad Budišovkou	1993
Branka u Opavy	Hradec nad Moravicí	1994
Nové Sedlice	Štítina	1998

Pramen: Statistický lexikon obcí České republiky 1992. Praha, ČSÚ, MV ČR, SEVT, 1994; Statistický lexikon obcí České republiky 2005. Praha, ČSÚ, MV ČR Ottovo nakladatelství, 2005.

Jak je patrné z předcházejících tabulek, nejvíce nových obcí (dvanáct) vzniklo v okrese Nový Jičín. Naopak nejméně se nové územní členění dotklo okresu Karviná, kde se odtrhla pouze jedna obec.

Tab. 6: Změny v územním členění v okrese Bruntál

Obec se zařazuje z okresu Bruntál	Do okresu	Datum změny (k 1. 1.)
Huzová	Olomouc	2005
Moravský Beroun	Olomouc	2005
Norberčany	Olomouc	2005
Zlaté Hory	Jeseník	1996

Pramen: Statistický lexikon obcí České republiky 2005. Praha, ČSÚ, MV ČR Ottovo nakladatelství, 2005.

Okres Bruntál má poněkud specifický vývoj. Stejně jako v jiných okresech se do katastru zapsaly obce nové, Bruntál však zaznamenal citelnou ztrátu 4 obcí ve prospěch jiných okresů, která zároveň postihla celý kraj. Obce Huzová, Moravský Beroun, Norberčany a Zlaté Hory byly připojeny ke kraji Olomouckému.

5. VÝVOJ VYJÍŽDKY A DOJÍŽDKY ZA PRACÍ V MORAVSKOSLEZSKÉM KRAJI

Při posledním sčítání lidu, domů a bytů bylo na území Moravskoslezského kraje evidováno celkem 532 930 zaměstnaných osob, což bylo až o 83 tis. osob méně než před deseti lety. Údaje o počtu vyjíždějících resp. dojíždějících nejsou mezi jednotlivými sčítáními plně srovnatelné. Kromě metodických změn, které se týkaly zejména změn ve vymezení zaměstnaných osob, ovlivňovaly počet vyjíždějících (dojíždějících) pracovníků též změny v organizaci sídelní struktury. Tyto hlavní faktory, které působily na změnu rozsahu sledovaného jevu byly zmíněny již v metodické části diplomové práce.

Z analýzy dojížděky do zaměstnání v Moravskoslezském kraji v letech 1991–2001 vyplynulo, že zatímco kraj na počátku devadesátých let byl z hlediska objemu vyjížděky a dojížděky za prací ziskový (kladné dojížděkové saldo činilo 8,5 tis. osob), tak o deset let později byl již ztrátový (pasivní dojížděkové saldo dosahovalo výše 17 tis. osob). I tato skutečnost naznačuje, že proces transformace ekonomiky Moravskoslezského kraje nebyl „bezbolestný“. Řada provozů neperspektivních výroby byla uzavřena a uvolnění pracovníci buď našli uplatnění v jiných odvětvích či sektorech ekonomiky, především ve službách, či se zařadili do kategorie dlouhodobě nezaměstnaných anebo se rozhodli dojíždět za prací i mimo území kraje.

Tab. 7: Pohyb za prací v jednotlivých okresech Moravskoslezského kraje

	1991			2001		
	Dojíždějící	Vyjíždějící	Saldo dojížděky	Dojíždějící	Vyjíždějící	Saldo dojížděky
Bruntál	14 922	15 181	-259	11 732	15 403	-3 671
Frýdek-Místek	48 285	55 005	-6 720	37 469	49 323	-11 854
Karviná	59 468	69 390	-9 922	37 379	51 384	-14 005
Nový Jičín	27 596	32 761	-5 165	25 752	33 291	-7 539
Opava	24 452	44 825	-20 373	25 584	38 041	-12 457
Ostrava-město	63 750	12 773	50 977	45 359	12 838	32 521
Kraj	238 473	229 935	8 538	183 275	200 280	-17 005

Pramen: Sčítání lidu, domů a bytů k 3. 3. 1991. Dojížděka a vyjížděka do zaměstnání a škol, Severomoravský kraj. Praha, FSÚ, 1992.; Sčítání lidu, domů a bytů k 1. 3. 2001. Dojížděka do zaměstnání a do škol, Moravskoslezský kraj. Praha, ČSÚ, 2004.

Podobně jako v roce 1991 i v roce 2001 všechny okresy kromě okresu Ostrava-město vykazovaly záporné saldo dojížděky. To během deseti let se prohloubilo u všech okresů s výjimkou okresu Opava. Aktivní dojížděkové saldo Ostravy se snížilo zhruba na dvě třetinu stavu salda v roce 1991.

Tab. 8: Vývoj počtu vyjíždějících a dojíždějících v jednotlivých okresech Moravskoslezského kraje

	Počet vyjíždějících		Změny v počtu vyjíždějících osob (%)	Počet dojíždějících		Změny v počtu dojíždějících osob (%)
	1991	2001		1991	2001	
Bruntál	15 181	15 403	1,5	14 922	11 732	-21,3
Frýdek-Místek	55 005	49 323	-10,3	48 285	37 469	-22,4
Karviná	69 390	51 384	-25,9	59 468	37 379	-37,1
Nový Jičín	32 761	33 291	1,6	27 596	25 752	-6,7
Opava	44 825	38 041	-15,1	24 452	25 584	4,6
Ostrava-město	12 773	12 838	0,5	63 750	45 359	-28,8
Kraj	229 935	200 280	-12,9	238 473	183 275	-23,1

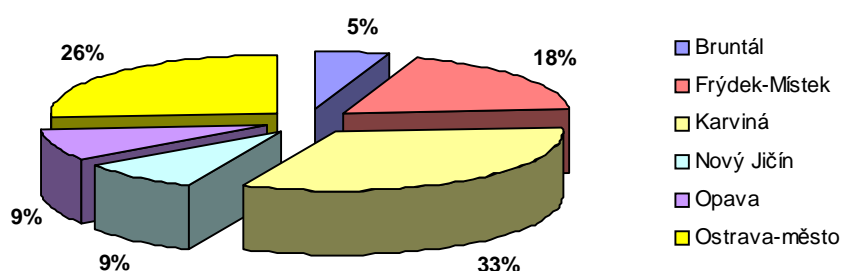
Pramen: Sčítání lidu, domů a bytů k 3. 3. 1991. Dojížděka a vyjížděka do zaměstnání a škol, Severomoravský kraj. Praha, FSÚ, 1992.; Sčítání lidu, domů a bytů k 1. 3. 2001. Dojížděka do zaměstnání a do škol, Moravskoslezský kraj. Praha, ČSÚ, 2004.

V absolutním vyjádření z celkem šesti okresů Moravskoslezského kraje nejvíce pracujících vyjíždělo ve sledovaném období z okresů Frýdek-Místek, Karviná a Opava. Z relativního hlediska však počet vyjíždějících za prací v těchto okresech klesl. Největší pokles v rámci kraje vykazoval okres Karviná (o 25,9 %), následovaly okresy Opava (15,1 %) a Frýdek-Místek (10,3 %). U zbylých tří okresů v roce 2001 oproti roku 1991 došlo k mírnému navýšení počtu vyjíždějících – Nový Jičín (o 1,6 %), Bruntál (1,5 %), Ostrava (0,5 %).

V roce 1991 vyjíždělo mimo hranice kraje 11 198 osob, tj. 4,8 % z celkového počtu vyjíždějících. Z toho do jiného kraje vyjíždělo 9 532 pracovníků a do zahraničí, které představovalo novou možnost uplatnění pracovních sil mimo území ČR, vyjíždělo 1 666 osob (včetně vyjíždějících na Slovensko). Za hranice našeho státu tehdy z Moravskoslezského kraje vyjelo za pracovní příležitostí nejvíce osob z okresu Karviná (550 osob). Stejně tomu bylo i v roce 2001, kdy z Karviné vyjelo za prací do zahraničí o 34 osob více, tedy 584. K březnu roku 2001 počet vyjíždějících mimo kraj činil 22 738 (ČR – 20 153, zahraničí - 2 585). Počet vyjíždějících do jiných krajů se v České republice zvýšil o více než 10 tis. osob, vyjížděka do zahraničí o 919 osob. Celkově se

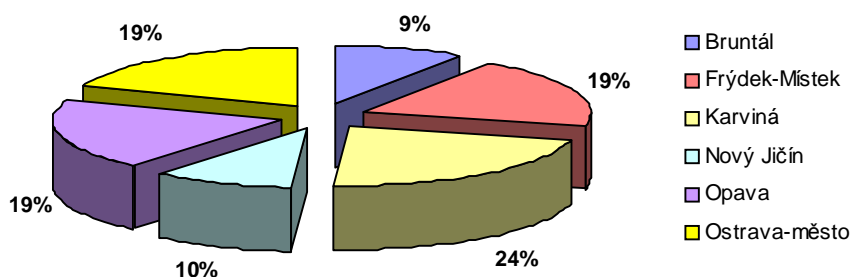
tedy vyjíždka přes hranice Moravskoslezského kraje více než zdvojnásobila. Nejdynamičtější nárůst počtu vyjíždějících do zahraničí v průběhu intercenzálního období zaznamenal okres Bruntál, kde se tento počet zvýšil k roku 2001 o 149 osob.

Obr. 2: Vyjíždějící do zahraničí z jednotlivých okresů Moravskoslezského kraje v roce 1991



Pramen: Sčítání lidu, domů a bytů k 3. 3. 1991. Dojíždka a vyjíždka do zaměstnání a škol, Severomoravský kraj. Praha, FSÚ, 1992.;

Obr. 3: Vyjíždějící do zahraničí z jednotlivých okresů Moravskoslezského kraje v roce 2001



Sčítání lidu, domů a bytů k 1. 3. 2001. Dojíždka do zaměstnání a do škol, Moravskoslezský kraj. Praha, ČSÚ, 2004.

V roce 2001 na mimokrajské vyjíždce za prací se nejvíce podílelo hlavní město Praha. Do Prahy z kraje vyjíždělo 7,5 tis. osob, následovaly kraje Olomoucký (4,1 tis.), Zlínský (2,3 tis.) a Jihomoravský (také 2,3 tis. osob). Na okresní úrovni existovalo pět

vyjížděkových směrových proudů do Prahy větších než tisíc osob (této hranice nedosahovala vyjížděka za prací do Prahy z okresu Opava). Nejsilnějším proudem byla vyjížděka z Ostravy do Prahy (1656 osob). Kromě toho na okresní úrovni byly zaznamenány ještě dva proudy čítající více než tisíc vyjíždějících, a to z okresu Bruntál do Olomouckého kraje a z okresu Nový Jičín do Zlínského kraje.

Tab. 9: Vyjížděka za prací do hlavního města Prahy z jednotlivých okresů Moravskoslezského kraje

Okres, Kraj	Počet vyjíždějících do hlavního města Prahy		Rozdíl
	1991	2001	
Bruntál	389	1 263	874
Frýdek-Místek	431	1 141	710
Karviná	651	1 518	867
Nový Jičín	365	1 047	682
Opava	347	876	529
Ostrava-město	715	1 656	941
Kraj	2 898	7 501	4603

Pramen: Sčítání lidu, domů a bytů k 3. 3. 1991. Dojížděka a vyjížděka do zaměstnání a škol, Severomoravský kraj. Praha, FSÚ, 1992.; Sčítání lidu, domů a bytů k 1. 3. 2001. Dojížděka do zaměstnání a do škol, Moravskoslezský kraj. Praha, ČSÚ, 2004

V roce 1991 vyjíždělo za prací do hlavního města Prahy necelých 3 tis. osob tj. 1,3 % ze všech vyjíždějících mimo obec svého bydliště v Moravskoslezském kraji. Pracovní příležitost zde hledali především pracovníci z průmyslových okresů Ostrava-město, Karviná a Frýdek-Místek. Vlivem ekonomických problémů v kraji v průběhu transformačního období devadesátých let minulého století, se počet vyjíždějících do Prahy k roku 2001 zvýšil až o 4 603 osob, tedy na 3,7 %. Z hlediska absolutního došlo k největšímu nárůstu vyjížděky za prací do Prahy u Ostravy (o 941 osob), z hlediska relativního největší nárůst byl zaznamenán u okresu Bruntál (o 225 %).

Jak je patrné z dříve uvedené tabulky č. 8, počet všech dojíždějících do obcí Moravskoslezského kraje klesl o 55,2 tis., tzn. z 238,5 tis. na 183,3 tis. V relativním vyjádření to znamená snížení počtu dojíždějících o 23,1 %. Největším úbytkem dojíždějících se vyznačovaly okresy Karviná a Ostrava-město. Vysoký, více než pětinaový úbytek, však byl zjištěn také v okresech Frýdek-Místek a Bruntál. Úbytek dojíždějících na Novojičínsku byl daleko nižší a v okrese Opava došlo dokonce k nárůstu počtu dojíždějících za prací do souborů všech obcí tohoto okresu.

Dosud při hodnocení vyjížděky a dojížděky za prací byla věnována hlavní pozornost jednak souhrnným datům a jednak vyjížděce za prací mimo kraj a do zahraničí. Početné směrové proudy však existují i mezi jednotlivými okresy Moravskoslezského kraje (viz následující tabulky č. 11 a č. 12).

Tab. 10: Meziokresní směrové proudy vyjížděky v Moravskoslezském kraji v roce 1991

Okres, kraj	Vyjíždějící do ostatních okresů kraje celkem	Bruntál	Frydek-Místek	Karviná	Nový Jičín	Opava	Ostrava-město
Bruntál	1 291	x	52	69	37	524	609
Frydek-Místek	18 877	92	x	4 661	1 624	62	12 438
Karviná	21 773	121	3 669	x	125	102	17 756
Nový Jičín	8 028	70	1 331	154	x	245	6 228
Opava	21 589	879	226	621	640	x	19 223
Ostrava-město	10 197	256	4 412	3 674	802	1 053	x
Kraj celkem	81 755	1 418	9 690	9 179	3 228	1 986	56 254

Pramen: Sčítání lidu, domů a bytů k 3. 3. 1991. Dojížděka a vyjížděka do zaměstnání a škol, Severomoravský kraj. Praha, FSÚ, 1992.

V roce 1991 nejsilnější směrové proudy vedly do Ostravy z okresů s ní bezprostředně sousedících. Hranici 20 tis. vyjíždějících se nejvíce přibližovaly okresy Opava a Karviná. Vazba okresu Bruntál na Ostravu byla poměrně slabá. Za silné směrové proudy vyjížděky do zaměstnání šlo považovat vyjížděku z okresu Frydek-Místek do okresu Karviná a opačně, dále z Ostravy do okresu Frydek-Místek a Karviná. Kromě toho byly zjištěny další proudy přesahující hranici tisíc vyjíždějících (z okresu Frydek-Místek na Novojičínsko a zpět a z Ostravy do okresu Opava).

Počet vyjíždějících za prací do ostatních okresů kraje klesl během deseti let téměř o 17 tis.; z 81,8 tis. na 64,8 tis. Pokles byl zaznamenán u všech okresů vyjma okres Bruntál, což by mohlo naznačovat nárůst integrity území kraje. Největším úbytkem vyjíždějících se vyznačoval okres Opava, což souvisí s nárůstem pracovního významu Opavska. Nejsilnější vyjížděkové proudy směřovaly opět na Ostravu, avšak byly slabší. Z okresu Bruntál, na rozdíl od roku 1991, nejsilnější proud vyjížděky měl již směr do okresu Opava. Další významnou změnou oproti roku 1991 bylo posílení směrového proudu vyjížděky z Ostravy do okresu Opava.

Tab. 11: Meziokresní směrové proudy vyjížďky v Moravskoslezském kraji v roce 2001

Okres, Kraj	Vyjíždějící do ostatních okresů kraje celkem	Bruntál	Frýdek-Místek	Karviná	Nový Jičín	Opava	Ostrava-město
Bruntál	1 480	x	47	69	39	891	434
Frýdek-Místek	16 488	34	x	3 603	1 375	139	11 337
Karviná	17 464	56	3 189	x	136	231	13 852
Nový Jičín	7 406	75	1 100	171	x	417	5 643
Opava	13 774	616	237	412	518	x	11 991
Ostrava-město	8 230	167	2 859	2 770	964	1 470	x
Kraj celkem	64 842	948	7 432	7 025	3 032	3 148	43 257

Pramen: Sčítání lidu, domů a bytů k 1. 3. 2001. Dojížděka do zaměstnání a do škol, Moravskoslezský kraj. Praha, ČSÚ, 2004.

6. CENTRA PRACOVNÍCH MIKROREGIONŮ A SUBREGIONŮ

Jak již bylo dříve zmíněno, v rámci Moravskoslezského kraje Český statistický úřad vymezil celkem 13 pracovních mikroregionů (Bruntál, Frenštát pod Radhoštěm, Frýdek–Místek, Frýdlant nad Ostravicí, Karviná, Kopřivnice, Krnov, Nový Jičín, Opava, Ostrava, Rýmařov, Třinec a Vítkov) a 10 subregionů (Břidličná, Bílovec, Bohumín, Havířov, Horní Benešov, Město Albrechtice, Moravský Beroun, Odry, Příbor a Vrbno pod Pradědem)

Na základě dat z let 1991 a 2001 o počtu vyjíždějících a o počtu dojíždějících pak můžeme určit, které ze středisek pracovních mikroregionů (popř. subregionů) v daném časovém rozmezí posílilo či naopak oslabilo svou pozici v rámci dojížděky.

Obr. 4: Pracovní mikroregiony a subregiony v Moravskoslezském kraji



Pramen: Sčítání lidu, domů a bytů k 1. 3. 2001. Dojížděka do zaměstnání a do škol, Moravskoslezský kraj. Praha, ČSÚ, 2004.

6.1. Změny ve vymezení pracovních mikroregionů a subregionů v období let 1991–2001

Okres Bruntál

V roce 1991 Město Albrechtice nebylo centrem pracovního subregionu, neboť hlavní spád denní dojížděky do Albrechtic byl zaznamenán pouze z jedné sousední obce, a to z Holčovic. O deset let později pracovní subregion již tvoří kromě střediska dalších sedm obcí, a to Holčovice, Janov (v roce 1991 hlavní spád byl do Zlatých Hor), Liptáň (v roce 1991 – Krnov), Osoblaha (v roce 1991 – Ostrava), Slezské Rudoltice, Třemešná a Vysoká (všechny tři v roce 1991 měly hlavní spád do Krnova).

Kromě toho byla posílena role centra pracovního subregionu Moravský Beroun, který v roce 2001 získal obec Dětřichov nad Bystřicí (v roce 1991 tato obec spádovala na Bruntál). Okresní město Bruntál ztratilo také Malou Morávku, která se nyní stala součástí pracovního mikroregionu Rýmařov. Zmenšil se také územní rozsah pracovního subregionu Horní Benešov o obec Svobodné Heřmanice, která hlavní spád dojížděky při posledním sčítání měla mimo okres Bruntál do města Opavy.

Zvláštní pozornost zaslouží obce, které byly delimitovány z okresu Bruntál do jiných krajů. Do Olomouckého kraje kromě výše zmiňovaného centra pracovního subregionu Moravský Beroun (z kterého nejvíce osob za prací vyjíždělo do Olomouce v obou sledovaných obdobích) přešly také obce Huzová a Norberčany. Obě obce v období 1991–2001 změnilly hlavní spád, v případě Huzové ze Šternberka na Olomouc a v případě Norberčan z Olomouce na Město Libavá. Poslední obcí, která přešla do jiného okresu byla obec Zlaté Hory (od roku 1996 součást okresu Jeseník). Zlaté Hory v roce 1991 spádovaly do centra subregionu Vrbno pod Pradědem a o deset let později již do samotného Jeseníku.

Okres Frýdek-Místek

Okres Frýdek-Místek se řadí do souboru okresů, ve kterých neproběhlo mnoho změn. Oslabila se role střediska pracovního mikroregionu Frýdlant nad Ostravicí, který ztratil obec Čeladná (nyní největší spád do Frýdku-Místku). Dojížděkové centrum Frýdek-Místek získalo také obec Hukvaldy (v roce 1991 součástí mikroregionu Kopřivnice), ale

na druhé straně ztratilo Kaňovice, z kterých v roce 2001 vyjíždělo nejvíce osob, a to 33 do Ostravy (do Frýdku- Místku pouze 13).

Okres Karviná

V tomto okrese s nejmenším počtem obcí během deseti let se změnil hlavní spád dojížděky za prací pouze u dvou obcí: Dolní Lutyně a Horní Suchá z pracovního mikroregionu Karviná. Obec Horní Suchá v roce 2001 již patří do pracovního subregionu Havířov a obec Dolní Lutyně do pracovního mikroregionu Ostrava.

Okres Nový Jičín

V roce 1991 splňovala kritéria pro centra pracovních subregionů také Studénka, ve které sídlila druhá největší průmyslová firma okresu (po Tatře Kopřivnice) Vagonka Studénka, koncernový podnik. Tento podnik zaměstnával na konci osmdesátých let minulého století v samotné Studénce 4,3 tis. pracovníků. V roce 1991 do Studénky za prací dojíždělo 1 881 osob (vyjížděka byla podstatně nižší – 1 329 osob). Pracovní subregion kromě Studénky tvořily obce Albrechtický, Bartošovice a Pustějov. Při posledním sčítání však byl do Studénky zaznamenán pouze jeden hlavní spád dojížděky za prací, a to z obce Albrechtický. Přestěhování výroby železničních vagónů do Ostravy do konce roku 2001 se promítlo i do dat o dojížděce za prací z března 2001. Do Studénky za prací již dojíždělo pouze 970 osob a ke konci roku se předpokládalo, že počet dojíždějících klesne pod hranici 500 osob. Nedostatek pracovních míst ve Studénce se projevil v nárůstu vyjíždějících (1796 osob při sčítání 1991). V roce 2001 se obce Bartošovice a Pustějov staly součástí pracovního mikroregionu Nový Jičín a obce Albrechtický a Studénka mikroregionu Ostrava.

Propad výroby v Tatře Kopřivnice ve svém důsledku znamenal zmenšení pracovního mikroregionu Kopřivnice o čtyři obce: Hukvaldy přešly do mikroregionu, jehož centrum leží v sousedním okrese, do Frýdku-Místku, obce Rybí a Sedlnice se staly součástí mikroregionu Nový Jičín a z obce Vepřovice v roce 2001 již vyjíždělo za prací nejvíce osob do Frenštátu pod Radhoštěm.

Okres Opava

Město Opava se řadí mezi střediska, u kterých během let 1991–2001 byla posílána nejvíce pracovní funkce. Vymezení pracovního mikroregionu Opava se rozšířilo o šest obcí: čtyři obce byly v roce 1991 ještě součástí pracovního mikroregionu Ostrava (Bolatice, Dolní Benešov, Hlubočec a Strahovice), obec Staré Těchanovice pracovního mikroregionu Vítkov a obec Svobodné Heřmanice (okres Bruntál) pracovního subregionu Horní Benešov. Jiné změny zaznamenány nebyly.

Okres Ostrava-město

Velký úbytek pracovních míst v Ostravě neovlivnil mimořádně vymezení pracovního mikroregionu Ostravy. Na jedné straně se mikroregion zmenšil o čtyři obce (viz výše), které se staly součástí pracovního mikroregionu Opava, na straně druhé Ostrava získala jiné čtyři obce: Albrechtíčky a Studénka z okresu Nový Jičín, Kaňovice z okresu Frýdek-Místek a Dolní Lutyně z okresu Karviná.

6. 2. Pohyb za prací ve střediscích pracovních mikroregionů a subregionů

V souboru třinácti mikroregionálních středisek si sice Ostrava zachovala dominantní postavení, počet pracovních míst v ní však podstatně klesl. V roce 1991 druhým největším střediskem práce na území Moravskoslezského kraje byla Karviná, o deset let později tuto pozici obsadila Opava (37,3 tis. obsazených pracovních míst). Více než 20. tis. pracovních míst měly při posledním sčítání města Karviná a Frýdek-Místek, více než 10 tis. Nový Jičín, Kopřivnice a Krnov. Ve zbylých šesti centrech pracovalo méně než 10 tis. osob. Nejméně pracovních míst, podobně jako v roce 1991, bylo ve Vítkově (2,8 tis. osob).

Tab. 12: Pohyb za prací v centrech pracovních mikroregionů v roce 1991

Centrum	Ekonomicky aktivní	Vyjíždějící	Dojíždějící	OPM
Bruntál	9 022	1 744	4 182	11 460
Frenštát p. Radhoštěm	5 832	1 815	2 534	6 551
Frýdek–Místek	33 572	11 105	11 754	34 221
Frýdlant n. Ostravicí	4 824	1 897	2 618	5 545
Karviná	35 079	10 700	15 944	40 323
Kopřivnice	13 136	2 486	6 450	17 100
Krnov	13 400	1 636	2 530	14 294
Nový Jičín	13 980	3 018	5 985	16 947
Opava	32 567	5 529	12 155	39 193
Ostrava	172 268	12 773	63 750	223 245
Rýmařov	5 070	1 115	1 072	5 027
Třinec	23 026	3 148	11 107	30 985
Vítkov	3 351	780	900	3 471

Pramen: Sčítání lidu, domů a bytů k 3. 3. 1991. Dojíždka a vyjíždka do zaměstnání a škol, Severomoravský kraj. Praha, FSÚ, 1992.

OPM= obsazená pracovní místa

Tab. 13: Pohyb za prací v centrech pracovních mikroregionů v roce 2001

Centrum	Zaměstnaní	Vyjíždějící	Dojíždějící	OPM
Bruntál	7 980	1 849	2 666	8 797
Frenštát p. Radhoštěm	5 640	1 421	3 143	7 362
Frýdek–Místek	26 028	9 290	8 376	25 114
Frýdlant n. Ostravicí	4 200	1 967	1 585	3 818
Karviná	25 310	7 324	9 538	27 524
Kopřivnice	12 341	3 806	3 514	12 049
Krnov	11 344	2 110	2 370	11 604
Nový Jičín	12 151	3 069	7 169	16 251
Opava	28 184	4 334	13 415	37 265
Ostrava	132 495	12 838	45 266	164 923
Rýmařov	4 128	1 196	821	3 753
Třinec	16 341	2 597	9 150	22 894
Vítkov	2 645	650	780	2 775

Pramen: Sčítání lidu, domů a bytů k 1. 3. 2001. Dojíždka do zaměstnání a do škol, Moravskoslezský kraj. Praha, ČSÚ, 2004.

OPM = obsazená pracovní místa

Co se týká subregionálních center nadále se výrazně odlišují dvě města, a to Havířov a Bohumín, která se počtem pracovních míst (Havířov 20,4 tis., Bohumín 11,5 tis.) řadí

spíše k centřům mikroregionálním (nesplňují však všechna kritéria – viz metodika). Z ostatních subregionálních středisek největší jsou Odry (byly také v roce 1991) a nejmenší Horní Benešov. V tomto městě počet obsazených pracovních míst v roce 2001 klesl dokonce pod hranici tisíc.

Tab. 14: Pohyb za prací v centrech pracovních subregionů v roce 1991

Centrum	Ekonomicky aktivní	Vyjíždějící	Dojíždějící	OPM
Bílovec	3 992	1 572	1 135	3 555
Bohumín	12 369	2 305	6 025	16 089
Břidličná	2 226	571	799	2 454
Havířov	44 386	25 492	5 135	24 029
Horní Benešov	1 341	312	609	1 638
Město Albrechtice	1 877	598	469	1 748
Moravský Beroun	1 830	345	213	1 698
Odry	3 860	800	932	3 992
Příbor	4 631	2 590	1 156	3 197
Vrbno p. Pradědem	3 550	623	648	3 575

Pramen: Sčítání lidu, domů a bytů k 3. 3. 1991. Dojíždka a vyjíždka do zaměstnání a škol, Severomoravský kraj. Praha, FSÚ, 1992.

OPM= obsazená pracovní místa

Tab. 15: Pohyb za prací v centrech pracovních subregionů v roce 2001

Centrum	Zaměstnaní	Vyjíždějící	Dojíždějící	OPM
Bílovec	3 088	1 432	1 057	2 713
Bohumín	9 752	2 359	4 061	11 454
Břidličná	1 604	441	619	1 242
Havířov	33 249	16 699	3 894	20 444
Horní Benešov	1 017	353	324	988
Město Albrechtice	1 576	555	621	1 642
Moravský Beroun	1 417	394	200	1 223
Odry	3 065	881	969	3 153
Příbor	3 756	2 261	1 315	2 810
Vrbno p. Pradědem	2 775	659	597	2 713

Pramen: Sčítání lidu, domů a bytů k 1. 3. 2001. Dojíždka do zaměstnání a do škol, Moravskoslezský kraj. Praha, ČSÚ, 2004.

OPM= obsazená pracovní místa

Velmi zajímavé poznatky o dojížděci do mikroregionálních a subregionálních středisek poskytují informace o vývoji dojíždčkových sald v období 1991–2001. I když u většiny středisek došlo k jeho poklesu, u některých tomu tak nebylo. Soubor 23 středisek dojíždky byl proto rozdělen do šesti typů a to následovně:

Tab. 16: Typy center pracovních mikroregionů a subregionů podle vývoje salda dojížd'ky

Typ	Saldo v roce 1991	Saldo v roce 2001
A	záporné	kladné
B	kladné	kladné (větší)
C	kladné	kladné (menší)
D	záporné	záporné (větší)
E	záporné	záporné (menší)
F	kladné	záporné

Pramen: vlastní interpretace

Tab. 17: Typy center pracovních mikroregionů Moravskoslezského kraje podle vývoje salda dojížd'ky za práci v období let 1991–2001

Centrum	Saldo dojížd'ky		Rozdíl sald	Typ centra
	1991	2001		
Bruntál	2 438	817	1 621	C
Frenštát p. Radhoštěm	719	1 722	1 003	B
Frýdek–Místek	649	–914	1 563	F
Frýdlant n. Ostravicí	721	–382	1 103	F
Karviná	5 244	2 214	3 030	C
Kopřivnice	3 964	–292	4 256	F
Krnov	894	260	634	C
Nový Jičín	2 967	4 100	1 133	B
Opava	6 626	9 081	2 455	B
Ostrava	50 977	32 428	18 549	C
Rýmařov	–43	–375	–332	D
Třinec	7 959	6 553	1 406	C
Vítkov	120	130	10	B

Pramen: Sčítání lidu, domů a bytů k 3. 3. 1991. Dojížd'ka a vyjížd'ka do zaměstnání a škol, Severomoravský kraj. Praha, FSÚ, 1992.; Sčítání lidu, domů a bytů k 1. 3. 2001. Dojížd'ka do zaměstnání a do škol, Moravskoslezský kraj. Praha, ČSÚ, 2004. Vlastní výpočty.

Tab. 18: Typy center pracovních subregionů Moravskoslezského kraje podle vývoje salda dojížděky za prací v období let 1991–2001

Centrum	Saldo dojížděky		Rozdíl sald	Typ centra
	1991	2001		
Odry	132	88	44	C
Bílovec	-437	-375	-62	E
Bohumín	3 720	1 702	2 018	C
Břidličná	228	178	50	C
Havířov	-20 357	-12 805	-7 552	E
Horní Benešov	297	-29	326	F
Město Albrechtice	-129	66	-195	A
Moravský Beroun	-132	-194	-62	D
Příbor	-1 434	-946	-488	E
Vrbno p. Pradědem	25	-62	87	F

Pramen: Sčítání lidu, domů a bytů k 3. 3. 1991. Dojížděka a vyjížděka do zaměstnání a škol, Severomoravský kraj. Praha, FSÚ, 1992.; Sčítání lidu, domů a bytů k 1. 3. 2001. Dojížděka do zaměstnání a do škol, Moravskoslezský kraj. Praha, ČSÚ, 2004. Vlastní výpočty.

V roce 2001 vykázalo kladné dojížděkové saldo 12 center pracovních mikroregionů a subregionů (typy A, B, C). O deset let dříve bylo takovýchto středisek patnáct (typy B, C, E).

První skupinu center mikroregionů/subregionů typu A tvoří pouze Město Albrechtice. V roce 1991 byla jeho pozice značně slabá, za prací z obce více osob vyjíždělo než do Města Albrechtice dojíždělo, ale v roce 2001 dojížděka za prací již převažovala nad vyjížděkou za prací. V roce 2001 se saldo vyšplhalo do kladných hodnot.

Do typu B se zařadily čtyři mikroregionální střediska, a to Frenštát pod Radhoštěm, Nový Jičín, Opava a Vítkov. V absolutním vyjádření nejvíce vzrostlo dojížděkové saldo u Opavy, a to z 6,6 tis. na 9,1 tis. Také u Nového Jičína a Frenštátu pod Radhoštěm lze hovořit o výrazném nárůstu dojížděkového salda (u Nového Jičína o 1,1 tis., u Frenštátu pod Radhoštěm o 1 tis.). U Vítkova šlo o nárůst nepatrný (pouze o deset osob). V relativním vyjádření však dojížděkové saldo nejvíce vzrostlo u centra pracovního mikroregionu Frenštátu pod Radhoštěm, a to o 139,5 %. Žádné subregionální středisko se nezařadilo mezi střediska typu B.

Jinak je tomu v souboru středisek dalšího typu - C, souboru, který reprezentují centra s poklesem kladného dojížděkového salda v období let 1991 – 2001. Tento soubor je nejširší, neboť zahrnuje 3 subregionální a 5 mikroregionálních pracovních center. Vykazovaný pokles dojížděkového salda u Ostravy dosahoval téměř hranice 20 tisíc

osob (18 549). U dalších center pokles salda nedosahoval parametrů Ostravy, nicméně i tak byl vysoký. U Karviné pokles činil zhruba 3 tis. osob, u subregionálního centra Bohumín 2 tis. , dále u Bruntálu 1,6 tis a u Třince 1,4 tis. osob. U ostatních center typu C jde již z hlediska absolutního vyjádření o poklesy menší – u Krnova o 634 , u Břidličné o 50 a u Oder o 44 osob.

Dalších 11 center Moravskoslezského kraje mělo v roce 2001 záporné dojížděkové saldo (typy D,E, a F). Nejméně početnou skupinu z nich tvořila centra typu D, města, která se v roce 1991 vyznačovala záporným dojížděkovým saldem, které se během desetiletí ještě více prohloubilo. Z mikroregionálních center do této skupiny patřil Rýmařov a ze subregionálních Moravský Beroun.

Soubor pracovních center typu E tvoří pouze tři subregionální centra: Havířov, Příbor a Bílovec. Jedná se o města, které podobně jako centra typu D měla záporné saldo v roce 1991, ale toto saldo do roku 2001 se snížilo. Nejradikálnější pokles záporného dojížděkového salda byl zaznamenán u Havířova. V roce 1991 toto město mělo záporné dojížděkové saldo ve výši 20,4 tis., o deset let později však pokleslo na 12,8 tis. Pokles záporného dojížděkového salda u Příbora dosahoval zhruba 500 osob a u Bílovce pouhých 62 osob.

Posledním typem jsou střediska, která v roce 1991 se vyznačovala kladným dojížděkovým saldem, avšak potíže s restrukturalizací jejich ekonomiky ve svém důsledku znamenaly, že z těchto obcí v roce 2001 více osob vyjíždělo než do nich za prací dojíždělo. Konkrétně se jednalo o soubor pěti center: Frýdek-Místek, Frýdlant nad Ostravicí a Kopřivnice z mikroregionálních, Horní Benešov a Vrbno pod Pradědem ze subregionálních. Největší oslabení pracovní funkce zaznamenala Kopřivnice, která ještě v roce 1991 vykazovala kladné dojížděkové saldo čítající téměř 4 tisíc osob, ale při posledním sčítání měla vyjížděka nad dojížděkou již převahu o 292 osob. Z toho plyne, že z hlediska velikosti absolutního poklesu dojížděkového salda se stala Kopřivnice v pořadí druhým městem po Ostravě v Moravskoslezském kraji (teprve třetí byla Karviná).

Vývoj dojížděkového salda podstatně ovlivnil vývoj tzv. obsazených pracovních míst v jednotlivých centrech. Z tohoto hlediska lze pracovní střediska Moravskoslezského kraje rozdělit do čtyřech skupin, a to: střediska s jednoznačným nárůstem významu

pracovní funkce, střediska s pravděpodobným nízkým nárůstem významu pracovní funkce, střediska s méně výrazným poklesem významu pracovní funkce a střediska s výrazným poklesem významu pracovní funkce. Díky ekonomickým potížím Moravskoslezského kraje je nejpočetnější skupinou skupina poslední, kterou tvoří 12 pracovních středisek. Především jde o Ostravu, které je věnovaná v diplomové práci zvláštní pozornost (viz kapitola č. 7). Dalšími středisky jsou Karviná, Frýdek-Místek, Třinec, Kopřivnice, Bohumín, Frýdlant nad Ostravicí, Rýmařov, Břidličná, Vrbno pod Pradědem, Horní Benešov a Moravský Beroun. Výrazný pokles obsazených pracovních míst byl způsoben uvolňováním přebytečných pracovníků především z průmyslových závodů. Po roce 1989 největší pokles zaměstnanosti v kraji byl zaznamenán v průmyslu paliv a energetiky (ze 111,2 tis. pracovníků na zhruba 40 tis.), v hutnictví a kovo zpracujícím průmyslu (ze 109,6 tis. na dnešních asi 50 tis.) a v průmyslu strojírenském (ze 45,7 tis. na 30 tis.).

Počet obsazených pracovních míst v Karviné klesl v průběhu desetiletí na necelých 70 % stavu z roku 1989. V absolutním vyjádření tento pokles činil 12,8 tis. pracovních míst. Na úbytku se největší měrou podílel Důl ČSA a kovo zpracující firma Kovona.

V pořadí třetím střediskem s největším úbytkem obsazených pracovních míst (po Ostravě a Karviné) byl Frýdek-Místek, u kterého počet míst klesl z 34,2 tis. na 25,1 tis., tedy o 9,1 tis. Propad pracovních míst je spojen nejen s útlumem těžby černého uhlí a hutnictví, ale také textilního průmyslu. V textilní firmě Slezan počet zaměstnanců klesl z 3,4 tis. na konci roku 1989 na pouhých 540 k 31. 12. 2005. Větší úbytek pracovních míst však byl zaznamenán v hutnické firmě Válcovny plechu.

V Třinci se počet pracovních míst snížil o 8,1 tis. (z 31 tis. na 22,9 tis.). Jednoznačnou příčinou poklesu je snížení počtu pracovníků v Třineckých železárnách. Ty ke konci roku 1989 zaměstnávaly ještě 17,1 tis. osob, ale na konci roku 2005 to již bylo jen 5,5 tis. osob. Úbytek pracovníků v železárnách byl tedy dokonce větší než úbytek pracovních míst v celém Třinci.

Počet obsazených pracovních míst v Kopřivnici klesl ze 17,1 tis na 12 049, tedy o více než 5 tisíc. Na tak vysokém propadu rozhodující měrou participoval známý výrobce nákladních automobilů podnik Tatra. Ten na konci roku 1989 v samotném Kopřivnici zaměstnával 13,9 tis. pracovníků. Kromě toho pobočné závody v té době fungovaly také

v Příboře a Novém Jičíně. Na konci roku 2005 Tatra v Kopřivnici zaměstnávala pouhých 1,7 tis. osob. Tak vysoký úbytek pracovníků nestačili nahradit nové průmyslové subjekty postavené na zelené louce v poměrně rozsáhlé průmyslové zóně. Jak bude konkrétně uvedeno v dalším textu, dojížděkové zázemí města Kopřivnice se zúžilo.

Pokles počtu pracovních míst v Bohumíně byl vyvolán, podobně jako v Třinci a Kopřivnici, poklesem počtu zaměstnanců u největšího zaměstnavatele ve městě, firmě Železářny a drátovny Bohumín. Ve městě počet obsazených pracovních míst poklesl o 4,6 tis. a v Železárnách a drátovnách o 5,4 tis. osob.

Do skupiny středisek s výrazným poklesem pracovní funkce patří i dvě střediska pracovních mikroregionů Frýdlant nad Ostravicí a Rýmařov a středisko pracovního subregionu Břidličná, ve kterých počet obsazených pracovních míst klesl během let 1991–2001 klesl o více než tisíc. U Frýdlantu nad Ostravicí byl pokles způsoben odlivem počtu pracovníků z průmyslových firem Ostroj (strojírenský průmysl) a Norma (kovozpracující průmysl), u Rýmařova zejména v textilní firmě Hedva a u Břidličné v Kovohutích (na konci roku 1989 zaměstnávaly 2003 osob, dnešní nástupce Al Invest ke konci roku 2005 vykazoval 1 116 pracovníků). V ostatních střediscích této skupiny (Vrbno pod Pradědem, Horní Benešov a Moravský Beroun) pokles obsazených pracovních míst byl nižší než tisíc.

Soubor středisek s méně výrazným poklesem pracovní funkce tvoří tři mikroregionální střediska Vítkov, Krnov a Bruntál a čtyři subregionální střediska Havířov, Příbor, Odry a Bílovec. Ve všech střediscích pokles počtu obsazených pracovních míst byl nižší než 25 %, nejnižší relativní pokles byl zaznamenán u města Příbor (o 12,1 %). Co se týká největšího absolutního poklesu pracovních míst v období let 1991–2001, ten byl zaznamenán u Havířova (z 24,0 tis. na 20,4 tis.). Pokles větší než tisíc obsazených pracovních míst vykazala také města Krnov a Bruntál.

Třetí skupinu středisek tvoří města (mikroregionální centra Nový Jičín a Opava a subregionální centrum Město Albrechtice), u kterých lze předpokládat nízký nárůst pracovních míst, a to přesto, že vykazovaný počet pracovních míst v roce 2001 byl o něco nižší než v roce 1991 (v tomto roce se do obsazených pracovních míst započítávaly i místa žen na další mateřské dovolené). Nárůst pracovních míst v Novém

Jičíně je spojen s rozvojem firmy Autopal (nyní Visteon Autopal). Autopal na konci roku 1989 zaměstnával 2,1 tis. osob, Visteon Autopal koncem roku 2005 zde vykazoval již 4 tis. pracovníků. Navýšení pracovních míst v Opavě je spojeno s tvorbou nových míst především v terciálním sektoru. Co se týká Města Albrechtic, tak zde v roce 1989 bylo minimum pracovních míst v sekundárním sektoru (převažovaly místa v zemědělství a lesním hospodářství). Po roce 1989 v Městě Albrechtice byla otevřena řada menších průmyslových firem. Největšími zaměstnavateli se stali kovo zpracující závod Autozam Baláž a plastikářská firma Capacco.

Střediskem s jednoznačným nárůstem pracovní funkce v období devadesátých let v Moravskoslezském kraji byl pouze Frenštát pod Radhoštěm. Vykazovaný počet obsazených pracovních míst se zvýšil z 6,6 tis. na 7,4 tis., ale ve skutečnosti byl o něco vyšší a překračoval hranici tisíc míst. Na tomto nárůstu se podílel především německý koncern Siemens. Ten v roce 1993 odkoupil frenštátský závod MEZ (dnes Siemens Elektromotory) a v roce 1999 postavil „na zelené louce“ průmyslový podnik Siemens automobilové systémy, který na počátku roku 2007 zaměstnával již 2,5 tis. pracovníků.

7. DOJÍŽĎKOVÉ ZÁZEMÍ KRAJSKÉHO MĚSTA OSTRAVY

Město Ostrava patří k největším centrům dojížděky za prací v České republice. S počtem 63 750 (započtení i dojíždějící ze SR) dojíždějících osob v roce 1991 byla druhým největším dojížděkovým centrem po hlavním městě Praze. Zastavením těžby černého uhlí a následně útlumem hutnického průmyslu na území města v průběhu 90. let výrazně oslabila její pracovní funkce. Počet dojíždějících klesl až o téměř 14 tis. osob a druhým největším centrem dojížděky se tak v průběhu transformace 90. let stalo město Brno.

Tab. 20: Vývoj počtu dojíždějících za prací do města Ostravy z okresů Moravskoslezského kraje v letech 1991–2001

Okres	Počet vyjíždějících do Ostravy				Index 2001/1991* 100
	1991		2001		
	Absolutní počet	Podíl z celkového počtu dojíždějících do Ostravy (%)	Absolutní počet	Podíl z celkového počtu dojíždějících do Ostravy (%)	
Bruntál	609	0,95	434	0,96	71,3
Frydek–Místek	12 438	19,5	11 337	25,0	91,1
Karviná	17 756	27,8	13 852	30,5	78,0
Nový Jičín	6 228	9,8	5 643	12,4	90,6
Opava	19 223	30,1	11 991	26,4	62,4
Celkem	56 254	88,2	43 257	95,3	393,4

Pramen: Sčítání lidu, domů a bytů k 3. 3. 1991. Dojížděka a vyjížděka do zaměstnání a škol, Severomoravský kraj. Praha, FSÚ, 1992.; Sčítání lidu, domů a bytů k 1. 3. 2001. Dojížděka do zaměstnání a do škol, Moravskoslezský kraj. Praha, ČSÚ, 2004.

V roce 1991 z území ČR do Ostravy dojíždělo za prací 59 358 osob, z toho 56 254 z okresů současného Moravskoslezského kraje. Zbylých 3 104 dojíždějících připadalo na ostatní okresy ČR (5, 2 % všech dojíždějících). O deset let později klesla dojížděka za prací do Ostravy v absolutním vyjádření nejen u všech okresů Moravskoslezského kraje, ale také z ostatního území ČR. V roce 2001 mimo Moravskoslezský kraj dojíždělo za prací do Ostravy již pouze 2 102 osob (4,6 %). Z okresů Moravskoslezského kraje to bylo 43 257 osob, takže dojížděka za prací z celého území

ČR klesla zhruba o 14 tis. osob (z 59,4 tis. na 45,4 tis.), tj. o 23,6 %. Z uvedeného vyplývá výrazný pokles atraktivity Ostravy jako místa práce pro obyvatelstvo bydlící v jiných krajích ČR.

Tabulka č. 20 demonstruje vývoj počtu dojíždějících za prací do města Ostravy v intercenzálním období 1991–2001 z ostatních okresů Moravskoslezského kraje. Jak již bylo uvedeno, absolutní pokles byl zaznamenán u všech okresů kraje. K výraznému snížení počtu dojíždějících došlo zejména u okresu Opava (7 232) a okresu Karviná (o 3 904). Nicméně oba tyto okresy jsou nadále okresy kraje s největší dojížděnkou za prací do Ostravy. Oproti roku 1991 se však změnilo jejich pořadí, takže při posledním sčítání byla evidována největší dojížděnka za prací z okresu Karviná (13 852 dojíždějících). Okres Opava (11 991 dojíždějících) byl téměř dostižen okresem Frýdek–Místek (11 337 dojíždějících). O významném počtu dojíždějících lze mluvit i v případě okresu Nový Jičín (více než 5,6 tis.), ale v případě okresu Bruntál jde o dojížděnku daleko méně významnou (434 dojíždějících).

Typické pro Ostravu, jakožto pro město ležící ve strukturálně postižené oblasti, je tedy výrazný pokles dojíždějících jak naznačila předchozí data. Stejný jev zasáhl i do vývoje dalších takto postižených měst v kraji – Karviné, Frýdku–Místku a Třince. V Karviné se počet dojíždějících mezi lety 1991–2001 snížil o 40 %, ve Frýdku–Místku téměř o 29 % a v Třinci zhruba o 18 %.

Kromě poklesu počtu dojíždějících úbytek pracovních míst v Ostravě byl doprovázen i poruchami na městském trhu práce promítajícími se do nárůstu počtu nezaměstnaných. V roce 2001 vykazoval nejvyšší míru nezaměstnanosti okres Karviná (17,8 %), následovaly okresy Frýdek–Místek (14,5 %) a Nový Jičín (12,9 %). Zdaleka nejnižší míru nezaměstnanosti registrovala Opava (11,3 %) a to díky skutečnosti, že zde prakticky byla nulová koncentrace hutnictví a nedotkla se jí tak problematika masivního propouštění zaměstnanců z tohoto sektoru. Podle nejnovějších dat z letošního roku ve všech výše uvedených okresech míra nezaměstnanosti markantně klesla – Karviná (13,2 %), Frýdek–Místek (9,2 %) a Nový Jičín (7,5 %).

7. 1. Největší zaměstnavatelé na území města

Československou průmyslovou výrobu v 80. letech charakterizoval systém centrálního řízení ekonomiky a direktivního plánování. Pokles investic do průmyslových podniků vedl k postupnému zaostávání úrovně technologické výroby.

Do roku 1989 „určovaly“ strukturu našeho průmyslu ideologické představy tehdejšího socialistického režimu – rozvoj těžkého průmyslu, výroba investičních celků a otevřené trhy s RVHP. V průmyslové výrobě byla preferovaná vybraná odvětví (jaderná technika, výroba strojů a zařízení, metalurgický průmysl, chemický průmysl, elektronika a elektrotechnika), která měla v první řadě uspokojit východní trhy RVHP a až v druhé řadě potřeby domácí ekonomiky. Tato tzv. „preferovaná odvětví“ disponovala výhodnějšími podmínkami např. v podobě pracovních sil či prostředků na investice. Ostrava v tomto období představovala typicky průmyslovou aglomeraci zaměřenou na těžbu bohatých zásob černého uhlí v Hornoslezské pánvi, na hutnický průmysl a na těžké investiční strojírenství.

Tab. 21: Deset největších zaměstnavatelů v průmyslu na území Ostravy na konci roku 1989

Pořadí	Podnik	Odvětví	Počet zaměstnanců
1.	VŽKG	hutnictví	35 032
2.	OKR	těžba	23 249
3.	NHKG	hutnictví	21 572
4.	Moravské chemické závody	chemie	2 909
5.	Ostravsko-Karvinské elektrárny	energetika	2 439
6.	Hutní montáže	hutnictví	1 581
7.	Železniční opravny a strojírna	strojírenství	1 288
8.	Severomoravské energetické závody	energetika	1 131
9.	Tesla (Lanškroun)	elektrotechnika	1 119
10.	Severomoravský průmysl masný	potravinářství	1 073

Pramen: Průmyslové provozovny, závody a podniky v ČSR k 31. 12. 1989. Praha, ČSÚ, 1990.

K největším zaměstnavatelům na území města patřily v roce 1989 podniky, které mají ve svém oboru dlouholetou tradici: VŽKG - Vítkovické železářny Klementa Gottwalda (dnes VÍTKOVICE HOLDING Group, a. s.) zaměstnávaly 35 tis. osob, OKR - Ostravsko-karvinské doly (OKD, a. s.) přes 23 tis. osob a NHKG - Nová Huť Klementa Gottwalda (Mittal Steel, a. s.) disponovala s téměř 22 tis. pracovníky. Vznik poslezně

jmenovaného závodu iniciovaly Vítkovické železárny. Jejich další rozvoj byl omezen umístěním ve středu města, proto v roce 1942 začaly Vítkovické železárny stavět tzv. jižní závod v Kunčicích. V té době se samozřejmě ještě netušilo, že v tomto prostoru vznikne samostatný závod s úplnou hutní výrobou (vysoké pece, ocelárny atd.).

Vlivem změny politické základny po roce 1989 došlo na jedné straně k otevření českého trhu zahraničním výrobcům a na straně druhé se českým průmyslovým podnikům naskytla možnost realizace produkce na trzích zahraničních. Tato pro Českou republiku nová skutečnost však pro průmyslové podniky znamenala řešit otázku jak se udržet v silném konkurenčním prostředí. Řešení daného problému nabízela restrukturalizace průmyslových gigantů a tím posílení jejich konkurenční schopnosti.

Ostravské společnosti VŽKG, OKR a NHKG restrukturalizaci zahájily především výrazným snížením počtu zaměstnanců, rušením neefektivních výrob, z podniků byly vyloučeny činnosti, které přímo nesouvisely s výrobou, modernizací výroby, zaváděním nových technologií atd. Aby společnosti snadněji dosáhly svých cílů a připravily se na privatizaci, rozdělily se do více samostatných jednotek a dceřiných společností.

Vítkovice reprezentovaly až do roku 1998, kdy byla ukončena výroba surového železa, největší hutnický a strojírenský komplex v České republice. V roce 1999 však musely čelit vážné ekonomické krizi, která kulminovala na přelomu roku 1999/2000. Obtížná finanční situace, způsobená mimo jiné i dlouhodobou platební neschopností odběratelů, se začala stabilizovat v průběhu roku 2000, kdy byl realizován projekt financování výroby prostřednictvím společnosti OSINEK, a. s., patřící Fondu národního majetku. Od roku 2000–2002 procházela akciová společnost VÍTKOVICE náročným procesem soudního vyrovnání s věřiteli. Věcná a finanční restrukturalizace, která v tomto období v akciové společnosti probíhala, zahrnovala zejména prodej nepotřebných aktivit a zvýšení základního kapitálu dceřiných společností. Finanční prostředky k uspokojení věřitelů a zrušení zástavních práv na majetku VÍTKOVICE, a. s. a jejích dceřiných společností se získaly prodejem 98,96 % podílu v dceřině společnosti VÍTKOVICE STEEL, a. s. firmě OSINEK, a. s. v roce 2002 se akciová společnost VÍTKOVICE přeměnila na společnost holdingového charakteru.

Podobný osud měla na přelomu let 1999 a 2000 i Nová Huť. Stejně jako Vítkovice čelila zadluženosti a nedostatku provozního kapitálu. A opět jako v případě Vítkovic byly závody Nové Hutě zachráněny zásahem vlády. Nová Huť podepsala smlouvu

s Konsolidační bankou o půjčky určené pro operace spojené s financováním výroby. V roce 2002 se ale společnost opět dostala do finančních potíží. Vláda ČR proto rozhodla o privatizaci společnosti. O akcie společnosti se ucházely Třinecké železárny a dánsko-indická společnost LNM, která nakonec získala většinový podíl ve společnosti a dala jí nový název Mittal Steel, a. s.

Zásadním krokem v restrukturalizaci podniku OKD, a. s. byly rychlý útlum ostravských dolů, následné snižování počtu pracovníků a potupná privatizace podniku. V letech 1990–2001 skončila těžba ve čtrnácti dobývacích prostorech v ostravské a petřvaldské části revíru a o práci přišlo více jak tisíc zaměstnanců.

Tab. 22: Deset největších zaměstnavatelů v průmyslu na území Ostravy v roce 2005

Pořadí	Podnik	Odvětví	Počet zaměstnanců
1.	Mittal Steel, a. s.	hutnictví	8 935
2.	Vítkovice Heavy Machinery	strojírenství	2 776
3.	OKD Doprava, a. s.	těžba	1 794
4.	Vítkovice Steel, a. s.	hutnictví	1 604
5.	OKD, a. s.	těžba	1 309
6.	OKD, OKK, a. s.	chemie	1 297
7.	Vysoké pece, a. s.	hutnictví	1 110
8.	Vítkovice válcovna trub, a. s.	hutnictví	922
9.	Vítkovice Mechanika, s. r. o.	strojírenství	874
10.	OKD, Bastro, a. s.	strojírenství	853

Pramen: Databáze „Průmysl 2005“. Brno, Centrum pro regionální rozvoj MU., 2007.

K roku 2005 již byla největším zaměstnavatelem na území Ostravy s počtem téměř 9 tis. pracovníků Mittal Steel, a. s. Ve srovnání s rokem 1989 snížila své stavy o 41,5 %. Podle nejnovějších informací se Mittal Steel chystá v Ostravě zrušit tisíc pracovních míst. Huť tak pokračuje v radikálním snižování stavů již třetím rokem. V roce 2004 zaměstnávala společnost cca 11 000 lidí, v roce 2007 už jen zhruba 8 600. V předchozích letech vzbudilo velký zájem veřejnosti prohlášení společnosti, že za dobrovolné podání výpovědi nabídne zaměstnancům obrovské kompenzace. V roce 2004 dostali odcházející hutníci v průměru půl milionu korun, v roce 2006 dokonce přes 650 tisíc korun. Jestli však bude toto „velkorysé odstupné“ pokračovat nelze prozatím s jistotou říci.

VÍTKOVICE HOLDING Group, a. s. díky masivnímu propouštění kvalifikované síly v restrukturalizačním období přišla až o alarmujících 81 % pracovníků, ale i přes to se řadí do první trojice top zaměstnavatelů v Ostravě, a to na druhé místo.

Společnost OKD, a. s. zaznamenala relativně nejmenší pokles zaměstnanců (22,6 %), s počtem přes 5 tis. zaměstnaných osob je však až na třetím místě. V současné době je OKD, a. s. nejvýznamnějším tuzemským producentem černého uhlí a jedním z nejvýznamnějších podniků v Moravskoslezském kraji.

Restrukturalizace těžkého průmyslu v ostravském regionu způsobila značný růst nezaměstnanosti. Na konci roku 1989 počet zaměstnanců největších hutnických komplexů v Ostravě dosáhl téměř 80 tisíc. Do roku 2005 byl počet pracovníků v nově vzniklých společnostech redukován až na čtvrtinu (cca 20 tis. osob). Prudký pokles počtu zaměstnanců na Ostravsku má značný vliv na vývoji dojížděky do krajského města. Zatímco v roce 1991 dojíždělo do Ostravy téměř 60 tis. osob (v rámci ČR), o deset let později počet dojíždějících za prací klesl až o 24 %.

7. 2. Vymezení dojížděkového zázemí Ostravy

Při vymezování dojížděkových regionů a zázemí středisek bývá ve většině případů hlavním kritériem při hodnocení intenzity dojížděky za prací. Řada autorů za obce těsně spojené s jádrem regionu považuje ty, z nichž alespoň desetina ekonomicky aktivních (nebo zaměstnaných) osob bydlících v obci dojíždí do jádra regionu. Stejně kritérium při vymezování dojížděkového zázemí je použito i v této práci.

Pro rozdělení obcí v zázemí města Ostravy podle intenzity dojížděky za prací byla v této práci použita kategorizace dle autorů Baštová, Fňukal, Krejčí, Tonev, Toušek (2005). Obce v zázemí Ostravy byly rozděleny do čtyř zón. První zónu tvořily obce, ze kterých do centra Ostravy vyjíždělo 50 a více procent zaměstnaných. Druhou zónu zázemí tvořily obce s podílem 33,4–49,9 % a třetí zónu obce s podílem 20,0–33,3 % vyjíždějících do krajského města. Poslední čtvrtou zónu tvoří ty obce, ze kterých vyjíždělo do centra krajského města 10,0–19,9 % pracujících osob.

Tab. 23: Dojížd'kové zázemí města Ostravy v roce 2001

Obce, ze kterých % dojíždějících do Ostravy ze zaměstnaných činí	Počet obcí	Zaměstnaní	Počet dojíždějících do Ostravy	Průměrný podíl dojíždějících do Ostravy ze zaměstnaných (%)
50,0 a více	21	18 309	10 441	57,0
33,4 – 49,9	14	15 106	6 376	42,2
20,0 – 33,3	20	46 174	10 443	22,6
10,0 – 19,9	34	53 216	6 738	12,7
Celkem	89	132 805	33 998	25,6

Pramen: Sčítání lidu, domů a bytů k 1. 3. 2001. Dojížd'ka do zaměstnání a do škol, Moravskoslezský kraj. Praha, ČSÚ, 2004. Vlastní výpočty.

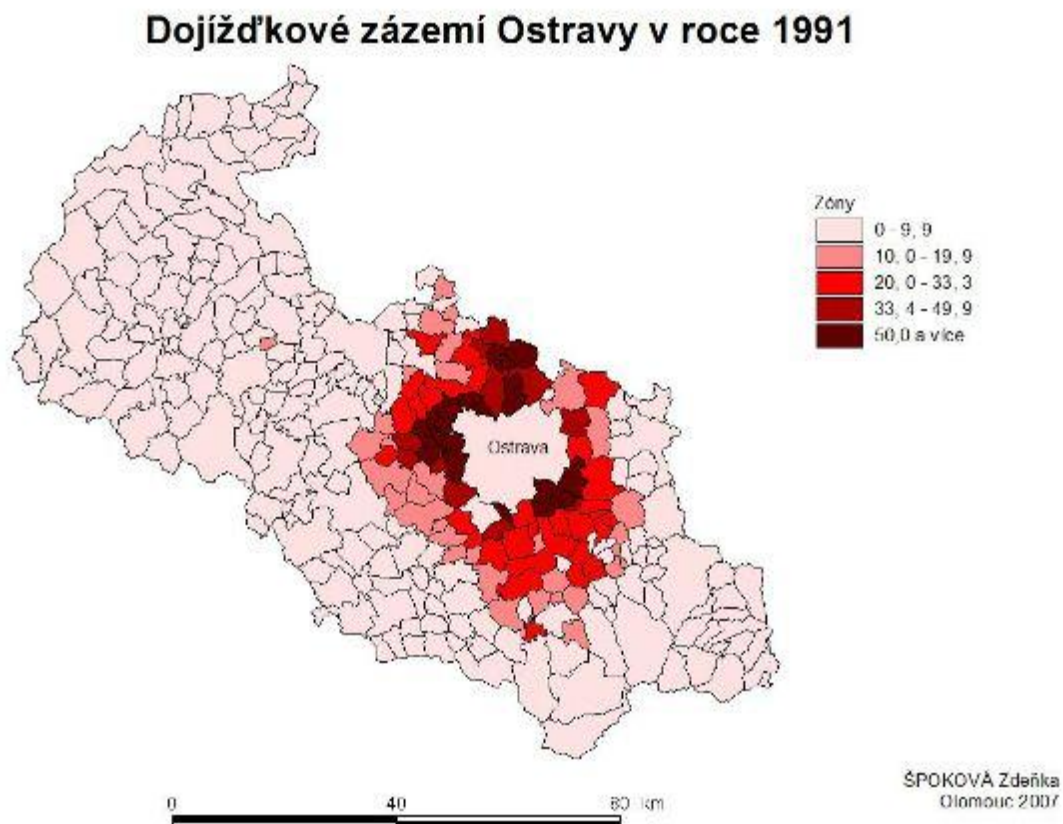
Na dojížd'kovém zázemí Ostravy se v roce 1991 podílelo celkem 88 obcí. Jednalo se zejména o obce z okresů Opava (44,3 %) a Frýdek-Místek (30,7 %). Naopak dojížd'ka do krajského města z okresu Bruntál je zcela zanedbatelná, neboť z něj nevyjížděla ani desetina zaměstnaných osob. K roku 2001 se počet obcí, tvořících dojížd'kové zázemí Ostravy zvýšil na 89, tedy pouze o jednu obec. Zázemí Ostravy zůstalo téměř beze změn díky poklesu dojíždějících za prací. Podobně jako v roce 1991 se na dojížd'kovém zázemí podílely obce především z okresů Opava a Frýdek-Místek. Mimo okres Opava se podíl obcí vytvářející dojížd'kové zázemí města Ostravy zvýšil, a to u Frýdku-Místku na 33,7 %, Karviné na 6,7 % a u Nového Jičína na 21,3 %. Okres Opava zaznamenal v roce 2001 značné snížení podílu obcí, jež spadaly do dojížd'kového zázemí Ostravy a to na 37 %.

Tab. 24: Počty obcí v zónách dojížd'kového zázemí Ostravy v roce 1991 podle okresů

Okresy	Počet obcí, ve kterých podíl vyjíždějících ze zaměstnaných činí				Celkem
	zóna 1 (50,0 a více)	zóna 2 (33,4 – 49,9)	zóna 3 (20,0 – 33,3)	zóna 4 (10,0 – 19,9)	
Bruntál	0	0	0	0	0
Frýdek-Místek	5	2	8	12	27
Karviná	0	0	3	2	5
Nový Jičín	5	4	0	8	17
Opava	18	4	9	8	39
Celkem	28	10	20	30	88

Pramen: Sčítání lidu, domů a bytů k 3. 3. 1991. Dojížd'ka a vyjížd'ka do zaměstnání a škol, Severomoravský kraj. Praha, FSÚ, 1992. Vlastní výpočty.

Obr. 5: Dojížděkové zázemí krajského města Ostravy v roce 1991



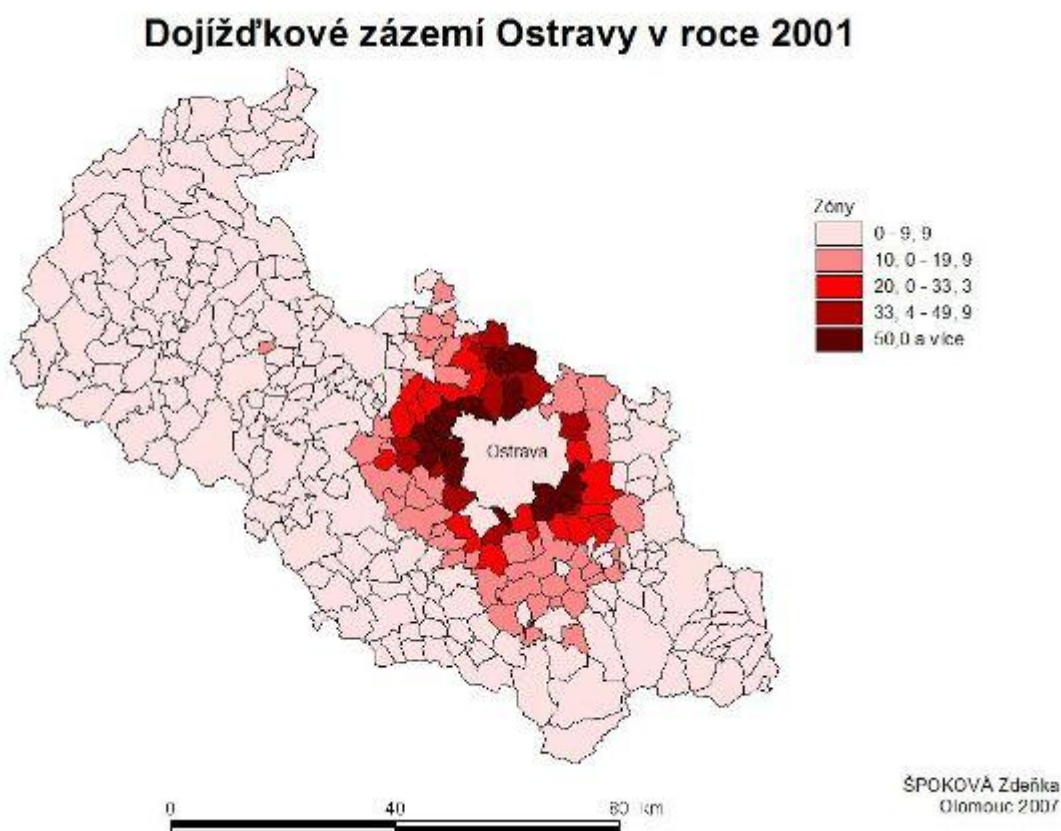
V roce 2001 první dojížděková zóna dosáhla určitého oslabení. Kritérium 50 a více procent dojíždějících z obce do centra Ostravy splnilo v tomto období o sedm obcí méně než před deseti lety. Druhá a čtvrtá dojížděková zóna se naopak shodně rozrostly, každá o čtyři obce. Ve třetí dojížděkové zóně, ze které do metropole severní Moravy dojíždělo 20,0–33,3 % zaměstnaných nedošlo co se týče počtu obcí k žádným změnám. Podrobný přehled obcí, tvořících dojížděkové zázemí Ostravy a jejich rozdělení do jednotlivých zón je uvedeno v přílohách.

Tab. 25: Počty obcí v zónách dojížděkového zázemí Ostravy v roce 2001 podle okresů

Okresy	Počet obcí, ve kterých podíl vyjíždějících ze zaměstnaných činí				Celkem
	zóna 1 (50,0 a více)	zóna 2 (33,4 – 49,9)	zóna 3 (20,0 – 33,3)	zóna 4 (10,0 – 19,9)	
Bruntál	0	0	0	0	0
Frýdek-Místek	6	2	8	14	30
Karviná	0	1	2	3	6
Nový Jičín	4	5	2	8	19
Opava	11	6	8	9	34
Celkem	21	14	20	34	89

Pramen: Sčítání lidu, domů a bytů k 1. 3. 2001. Dojíždka do zaměstnání a do škol, Moravskoslezský kraj. Praha, ČSÚ, 2004. Vlastní výpočty.

Obr. 6. Dojížděkové zázemí krajského města Ostravy v roce 2001



Tab. 26: Změny v dojížděci do města Ostravy v období let 1991 – 2001 podle zón dojížděkového zázemí

Zóny (obce, ze kterých % dojíždějících ze zaměstnaných činí)	Počet dojíždějících do Ostravy v roce 1991	Podíl zón na dojíždějících do Ostravy v roce 1991 (%)	Počet dojíždějících do Ostravy v roce 2001	Podíl zón na dojíždějících do Ostravy v roce 2001 (%)	Index 2001/1991
zóna 1	13 600	21,1	10 441	20,1	76,8
zóna 2	9 113	14,1	6 376	12,3	70,0
zóna 3	14 851	23,0	10 443	20,1	70,3
zóna 4	7 662	11,9	6 738	12,9	87,9
Celkem	45 226	70,1	33 998	65,3	75,2

Pramen: Sčítání lidu, domů a bytů k 3. 3. 1991. Dojíždka a vyjíždka do zaměstnání a škol, Severomoravský kraj. Praha, FSÚ, 1992.; Sčítání lidu, domů a bytů k 1. 3. 2001. Dojíždka do zaměstnání a do škol, Moravskoslezský kraj. Praha, ČSÚ, 2004.

Do krajského města dojíždělo za prací v roce 2001 z jejího zázemí téměř 34 tis. osob, přičemž počty dojíždějících ze všech zón dojížděkového zázemí klesly. Nejvýrazněji se během desetiletí snížil počet dojíždějících osob z první a třetí zóny. Klesl i podíl těchto zón na celkovém počtu dojíždějících do města. Také druhá zóna dojížděkového zázemí vykazuje jak snížení počtu dojíždějících tak pokles významu této zóny pro celkovou dojíždku do Ostravy. Kromě snížení absolutního počtu dojíždějících ze zóny čtvrté, došlo v roce 2001 k růstu podílu této zóny na celkové dojížděci. Celkově tedy podíl zázemí Ostravy mírně poklesl.

7. 3. DOJÍŽDKA ZA PRACÍ DO PRAHY, BRNA A PLZNĚ

U většiny krajských měst České Republiky sledujeme v 90. letech 20. století celkové zvýšení počtu dojíždějících za prací. Výjimku z námi sledovaných měst tvoří pouze Ostrava, kde má daný ukazatel opačnou tendenci. Blíže se tedy podívejme k jakým změnám v dojížděci za prací došlo v dalších třech největších městech ČR – v Praze, Brně a v Plzni.

Tab. 27: Dojížd'ka za prací do Prahy, Brna a Plzně v letech 1991 a 2001

Město	Počet dojíždějících do zaměstnání		Index 2001/1991
	1991	2001	
Praha	105 006	163 108	155,3
Brno	59 419	65 127	109,6
Plzeň	27 153	27 362	100,8

Pramen: BAŠTOVÁ, KREJČÍ, M., TONEV, P., TOUŠEK, V. Změny v dojížd'ce za prací do českých velkoměst v letech 1991–2001.

Dominantní postavení hlavního města Prahy je nesporný. Jakožto největší město a centrum našeho státu nabízí v celorepublikovém měřítku svým obyvatelům nejvíce pracovních příležitostí. I za předpokladu, že většinu z těchto příležitostí využívají obyvatelé hlavního města a jeho bezprostředního dojížd'kového zázemí, zůstává Praha nadále centrem atraktivity pro dojíždějící i ze vzdálenějších míst České republiky. V roce 1991 se na druhé místo co do počtu dojíždějících řadila s počtem přes 63,7 tis. dojíždějících osob Ostrava. V průběhu 90. let však její pracovní funkce oslabila a její místo nahradilo město Brno, kam při posledním sčítání dojíždělo zhruba 65 tis. osob. Se značným odstupem pak následuje Plzeň, do které v roce 2001 dojíždělo přes 27,3 tis. osob, které v tomto městě našly pracovní uplatnění.

Při vymezení a hodnocení dojížd'kových zón měst Praha, Brno a Plzeň vycházím z díla „Změny v dojížd'ce za prací do českých velkoměst v letech 1991–2001“ autorů Baštová – Krejčí – Tonev - Toušek, kteří se podrobněji věnovali problematice změn v dojížd'ce za prací v těchto městech v roce 2005.

U hlavního města zaznamenáváme během 90. let mírné zvýšení počtu dojíždějících z 1. a 2. zóny dojížd'kového zázemí. Na druhé straně však klesl význam těchto zón pro celkovou dojížd'ku do Prahy v prvním případě o cca 5 % a ve druhém případě o téměř 6 %.

Progresivní vývoj dojížd'ky do Prahy zaznamenáváme u 3. a 4. zóny. V roce 2001 došlo oproti roku 1991 jak k navýšení počtu dojíždějících tak i ke zvýšení podílu těchto zón na dojíždějících do Prahy. Z celého dojížd'kového zázemí Prahy se pak počet dojíždějících do města během deseti let zvýšil o cca 20 tis. osob.

Tab. 28: Změny v dojížděci do města Prahy v období let 1991–2001 podle zón dojížděkového zázemí

Zóny	Počet dojíždějících do Prahy v roce 1991	Podíl zón na dojíždějících do Prahy v roce 1991 (%)	Počet dojíždějících do Prahy v roce 2001	Podíl zón na dojíždějících do Prahy v roce 2001 (%)	Index 2001/1991
zóna 1	15 747	15,0	15 955	9,8	101,3
zóna 2	19 795	18,9	21 229	13,0	107,2
zóna 3	16 965	16,2	27 318	16,7	161,0
zóna 4	9 231	8,8	17 043	10,4	184,6
Celkem	61 738	58,8	81 545	50,0	132,1

Pramen: BAŠTOVÁ, KREJČÍ, M., TONEV, P., TOUŠEK, V. Změny v dojížděci za prací do českých velkoměst v letech 1991–2001

Tab. 29: Změny v dojížděci do města Brna v období let 1991–2001 podle zón dojížděkového zázemí

Zóny	Počet dojíždějících do Brna v roce 1991	Podíl zón na dojíždějících do Brna v roce 1991 (%)	Počet dojíždějících do Brna v roce 2001	Podíl zón na dojíždějících do Brna v roce 2001 (%)	Index 2001/1991
zóna 1	13 538	21,9	11 883	16,1	87,8
zóna 2	16 197	26,2	15 055	20,3	92,9
zóna 3	11 101	18,0	11 261	15,2	101,4
zóna 4	5 588	9,0	7 134	9,6	127,7
Celkem	46 424	75,1	45 333	61,3	97,6

Pramen: BAŠTOVÁ, KREJČÍ, M., TONEV, P., TOUŠEK, V. Změny v dojížděci za prací do českých velkoměst v letech 1991–2001.

Tab. 30: Změny v dojížděci do města Plzně v období let 1991–2001 podle zón dojížděkového zázemí

Zóny	Počet dojíždějících do Plzně v roce 1991	Podíl zón na dojíždějících do Plzně v roce 1991 (%)	Počet dojíždějících do Plzně v roce 2001	Podíl zón na dojíždějících do Plzně v roce 2001 (%)	Index 2001/1991
zóna 1	5 437	19,7	4 777	16,0	87,9
zóna 2	7 521	27,3	7 022	23,5	93,4
zóna 3	5 969	21,6	5 941	19,9	99,5
zóna 4	3 301	12,0	3 579	12,0	108,4
Celkem	22 228	80,6	21 319	71,4	95,9

Pramen: BAŠTOVÁ, KREJČÍ, M., TONEV, P., TOUŠEK, V. Změny v dojížděci za prací do českých velkoměst v letech 1991–2001

Dojížděkové zázemí měst Brna a Plzně vykazuje v 1. a ve 2. zóně shodný vývoj. Klesl jak absolutní počet vyjíždějících z těchto zón tak i jejich podíl na celkovém počtu dojíždějících do těchto měst.

Ve 3. zóně zázemí Brna a Plzně došlo k poklesu významu těchto zón, Brno však na rozdíl od Plzně vykázalo zvýšení počtu dojíždějících. Konečně ze 4. zóny dojíždělo z obou měst více osob a podíl zóny na dojíždějících buď stagnoval (v případě Plzně) nebo vzrostl (Brno).

K 1. lednu 2005 došlo k připojení 25 obcí z kraje Vysočina k Jihomoravskému kraji, konkrétně k okresu Brno-venkov. Jedna obec byla původně součástí okresu Třebíč, zbylých 24 obcí patřilo k okresu Žďár nad Sázavou. 19 z těchto obcí bylo v roce 2001 součástí dojížděkového zázemí Brna.

Prostřednictvím sledování geografické distribuce obyvatelstva můžeme stanovit základní tendence ve vývoji osídlení a zvláště pak základní rysy urbanizačního procesu. Jak uvádí Hampl a kol. (1996): „Soustředování obyvatelstva do měst a atraktivních oblastí bylo provázáno kvalitativními změnami ve struktuře ekonomických činností.“

Takovou tendenci představuje rozšiřování urbanizovaného prostoru – tzv. suburbanizace. V centrech těchto prostorů většinou počet obyvatel stagnuje a později klesá. Opačně je tomu ve vnějších zónách dojížděkových zázemí, kde dochází k růstu (Čermák, 1996).

U většiny měst v České republice v transformačním období došlo k suburbanizaci jejich zázemí a města Praha, Brno a Plzeň nebyla výjimkou. V důsledku suburbanizačního procesu již obyvatelstvo nemusí dojíždět za pracovní příležitostmi do jádra střediska, kde je koncentrace pracovních míst nejsilnější. Vlivem budování nových podniků na „zelených loukách“ se jim naskytla možnost pracovat v místě bydliště nebo v jeho blízkosti. U města Ostravy se však trend rozšiřování zázemí (suburbanizace) nepotvrdil.

8. SUMMARY

The main object of this diploma work is regional-geographical analysis of commuting of Moravian-Silesian people in the transformation period of the 1990s.

Another aims are: 1st: according to data of commuting specify the impact of development systém in the region, 2nd: to compare changes in commuting between the cities Ostrava and Prague, Brno, Plzeň.

Special attention is focused on the city of Ostrava. According to data on commuting intensity from 1991 and 2001 censuses is delimited commuting hinterland of the Ostrava Region.

There was used Czech Statistical Office's methodics for delimiting commuting hinterland. Moreover, there was showed the history of commuting and described transformation process during the 90s.

Klíčová slova - Key words:

dojíždka do zaměstnánícommuting

dojíždkové zázemí commuting hinterland

transformační období..... transformation period

Moravskoslezský kraj..... Moravian-Silesian Region

9. ZÁVĚR

Dojíždka, resp. vyjíždka za prací, ať už na kratší či delší vzdálenosti, je každodenní součástí života mnoha obyvatel. Tento jev prostorové mobility nabývá v poslední letech velkého významu. Prostorové vazby, pozitivní a negativní vlivy dojíždky/vyjíždky za prací na společnost apod. jsou stále častěji předmětem výzkumu mnoha odborníků.

K analýze dojíždky za prací v období let 1991 až 2001 bylo vybráno území Moravskoslezského kraje. Hlavní důvody této volby představovaly dynamické změny kraje ve sledovaném období, které byly vyvolány transformační procesy v devadesátých letech 20. století.

Jeden z cílů práce měl charakterizovat dojíždku/vyjíždku za prací v období jedenácti let v kontextu s možnými příčinami, které ovlivňovaly tento vývoj. Výsledky analýzy prokázaly, že v Moravskoslezském kraji došlo jak ke snížení počtu dojíždějících, a to o 23,1 %, tak i k určitému poklesu počtu vyjíždějících osob o 12,9 %. V roce 1991 ještě převažovala dojíždka nad vyjíždkou (saldo bylo kladné), avšak roku 2001 vykazovalo saldo hodnotu zápornou. Na hlubokém propadu počtu dojíždějících měly největší vliv restrukturalizační kroky transformace průmyslu spojené s propouštěním zaměstnanců a útlumovým těžebním programem.

V rámci Moravskoslezského kraje byl pohyb za prací podrobněji sledován na úrovni pracovních mikroregionů a subregionů. Na základě dojíždkového salda se centra pracovních mikroregionů a subregionů rozdělila (dle vlastní metodiky) podle významu pracovní funkce. Většina pracovních středisek spadala do kategorie středisek pracovních mikroregionů s výrazným poklesem významu pracovní funkce. Ke každému mikroregionu a subregionu byly vysloveny možné příčiny, ovlivňující vývoj dojíždkového salda.

V období let 1961–1991 (resp. 1989) lze hovořit o tzv. stabilitě dojíždkových či pracovních mikroregionů. Tato stabilita byla narušena pouze v lokálních územích, kde proběhla větší investiční akce (např. Českolipsko – těžba uranu, Dukovany – jaderná elektrárna). Po roce 1991 resp. 1989 došlo k narušení této stability v důsledku

transformace ekonomiky, která znamenala přechod od centrálně plánované ekonomiky k ekonomice tržní. K největšímu narušení došlo ve strukturálně postižených oblastech.

V ČR v tomto období zanikla řada průmyslových subjektů a následně průmyslových aglomerací, což znamenalo i masové propouštění zaměstnanců z výrobních sektorů hospodářství. Došlo k mobilitě kapitálu a přesunu výrobních kapacit do zázemí středisek, která znamenala zdroj levnější pracovní síly. Zde pak vznikaly nové průmyslové podniky na tzv. „zelených loukách“. Současná vize však je omezit rozšiřování investic na zelených loukách a využívat opuštěné průmyslové podniky v jádrech regionů, v tzv. „brownfields“.

V devadesátých letech minulého století představovalo vůdčí region dojížděky za prací Ostravsko. Ostravu a okolí v minulosti charakterizovala největší koncentrace těžby černého uhlí a těžkého průmyslu v České republice. Právě skutečnost této jednostranné orientace hospodářské činnosti vedla, vlivem již několikrát zmíněné restrukturalizace průmyslu, ke značnému ekonomickému propadu celého kraje včetně změn v dojížděce za prací.

V posledních letech je Moravskoslezský kraj svědkem významného přílivu zahraničních investic, které poskytují nové pracovní příležitosti. Ty by do budoucna mohly být, stejně jako orientace kraje na terciér, řešením neuspokojivé ekonomické situace v kraji. K současným významným firmám se zahraničním kapitálem zahraničním patří Mittal Steel (hutnictví), Visteon-Autopal (automobilový průmysl), Dalkia Česká republika (energetika), DHL Express (logistika), Tatra (automobilový průmysl), Ivax Pharmaceuticals (léčiva) aj. Do Moravskoslezského kraje loni směřovalo 54 mld. Kč investic, z toho 31 mld. Kč představuje investice jihokorejské automobilové firmy Hyundai do stavby výrobního závodu v Nošovicích na Frýdecko-Místecku. Předpokládá se, že jihokorejský investor vytvoří nejméně 3 000 pracovních míst, v dodavatelských firmách pak dalších 7–12 tis. míst. Investiční záměry automobilky Hyundai Motor Company byly ztvrzeny podepsáním smlouvy 18. května 2006.

10. SEZNAM LITERATURY A PRAMENŮ

LITERATURA:

ALBRECHT, G. *Sociologie der geographischen Mobilität*. In: *Zugleich ein Beitrag zur Soziologie des Sozialen Wandels*. Stuttgart: Ferdinand Enke Verlag, 1972. 324 s.

ANDRLE, A. *Diferenciace demografického a sociálně ekonomického vývoje okresů ČSSR*. In: *Sborník ČSGS, roč. 91, č. 4*. Praha: Academia, 1986. s. 261-281.

ANDRLE, A. *Vyjíždka za prací, do učení a do škol v ČR podle sčítání lidu 1991*. In: *Územní plánování a urbanismus, roč. 2*. Praha: Terplan, 1994, s. 62-69.

ANDRLE, A., POJER, M. *Dojíždka do zaměstnání v ČSSR*. In: *Statistika č. 12*. Praha: SSÚ, 1964. s. 497-508.

ANDRLE, A., POJER, M. *Poznatky z jednoho průzkumu dojíždky do zaměstnání*. In: *Demografie, roč. 9, č. 2*. Praha: SSÚ, 1967. s. 119-126.

ANDRLE, A., POJER, M. *Dojíždka do zaměstnání 1970*. In: *Statistika č. 6-7*. Praha: Orbis, 1974 a. s. 239-247.

ANDRLE, A., POJER, M. *Dojíždka do zaměstnání do větších měst*. In: *Statistika č. 11*. Praha: Orbis, 1974 b. s. 470-481.

ANDRLE, A., POJER, M. *K některým otázkám dojíždky do zaměstnání*. In: *Sociologický časopis 14*. Praha: 1978. s. 212-221.

ANDRLE, A., POJER, M. *Dojíždka do zaměstnání do větších měst*. In: *Územní plánování a urbanismus, roč. 10, č. 6*. Praha: Terplan, 1983. s. 373-389.

BAŠTOVÁ, M., FŇUKAL, M., KREJČÍ, M., TONEV, P., TOUŠEK, V. *Největší centra dojíždky za prací na Moravě a ve Slezsku v letech 1991–2001*. In : I.

mezinárodní Baťova regionalistická konference 25. 26. listopadu. Sborník příspěvků. Zlín: Univerzita Tomáše Bati, 2005. s. 1-15.

BAŠTOVÁ, KREJČÍ , M., TONEV, P., TOUŠEK, V. *Změny v dojížděcí za prací do českých velkoměst v letech 1991–2001*. In : Zmeny v štruktúre krajiny jako reflexia súčasných spoločenských zmien v strednej a východnej Európe – zborník z III. Medzinárodného geografického kolokvia. Košice: Vydavateľstvo Univerzity P. J. Šafárika, 2005. s. 9-14.

BERRY, B. J. L. *Urbanization and Regional Development in the United States*. Geographica Polonica 20 : .Warszawa: PWN, 1972. s. 5-32.

BÍNA, J. *Urbanizační systémy v ČSSR (na příkladě město-zázemí)*. In: Sborník prací Geografického ústavu ČSAV č. 19. Brno, 1988. s. 157-166.

BÍNA, J. *Československá města s intenzivními vzájemnými vztahy*. In: Sborník ČSGS roč. 96, č. 1. Praha: Academia, 1991. s. 27-35.

BLAŽEK, M. *Brněnské urbanizované území*. In: Studia geographica 1. Brno: Geografický ústav ČSAV, 1969.a. s. 107-110.

BLAŽEK, M. *Otázky dalšího postupu při regionalizaci*. In: Studia geographica 8. Brno: Geografický ústav ČSAV, 1969 b. s. 9-31.

BLAŽEK, M. *Ekonomickogeografická regionalizace*. In: Studia geographica 53. Brno: Geografický ústav ČSAV, 1977. 60 s.

BLAŽEK, M., RAUŠEROVÁ, E. *Geografický význam pohybů za prací z velkých měst*. In: Zprávy GÚ ČSAV. 9 : Opava: Geografický ústav ČSAV, 1967. s. 40-43.

BRUNCK, W. *Probleme des Pendelverkehrs*. Berlin: 1957. 130 s.

ČEKAL, J. *Jihočeský kraj: Regionálně geografická analýza prostorové mobility obyvatelstva*. Kandidátská disertační práce. Brno: Masarykova Univerzita v Brně, 2006. 103 s.

ČERMÁK, Z., JEDLIČKA, J., KUDLÁČEK, J. *Vývoj mikroregionální struktury ČSR z hlediska pohybu za prací v letech 1961 - 1970*. In: Sborník prací 8. Brno: Geografický ústav ČSAV, 1984. s. 50-61.

ČERMÁK, Z. *Geografické aspekty prostorové mobility obyvatelstva*. Kandidátská disertační práce. Praha: UK, 1993. 132 s.

ČTRNÁCT, P. *Dojíždka do zaměstnání podle výsledků sčítání 1980*. In: Demografie, roč. 25, č. 3. Praha: FSÚ, 1983. s. 221-233.

DZIEWOŃSKI, K., GAWRYSZEWSKI, A., IWANICKA-LYROWA, E., JELONEK, A., JERCZYŃSKI, M., WECTAWOWICZ, G. *Rozmieszczenie i migracje ludności a system osadniczy Polski ludowej*. Práce geograficzne 117. Warszawa: IgiZP PAN, 1977.

GAWRYSZEWSKI, A. *Zwiazki przestrzenne miedzy migracjami stalymi i dojazdami do pracy oraz czynniki przemieszczeń ludności*. Práce geograficzne nr. 109. Wrocław: Ossolineum, 1974. 154 s.

HAMPL, M. *Vývoj vyjíždkovosti městského obyvatelstva v ČSR v letech 1961 - 1970*. In: Sborník referátů k 15. sjezdu ČSGS. Brno: Geografický ústav ČSAV, 1981. s. 296-300.

HAMPL, M. *Geography of Societal Transformation in the Czech Republic*. Prague: Faculty of Science, Charles University, 1999.

HAMPL, M. *Geografická organizace společnosti v České Republice: Transformační procesy a jejich obecný kontext*. Praha: Přírodovědecká fakulta UK, 2005. 147 s.

HAMPL, M. GARDAVSKÝ, V., KÜHNEL, K. *Regionální struktura a vývoj systému osídlení ČSR*. Praha: UK, 1989. 255 s.

HAMPL, M., KÜHNL, K. *Dojíždka obyvatelstva za prací jako regionální proces*. In: Acta UC - geographica I. Praha: UK, 1967. s. 39-56.

HAMPL, M., KÜHNL, K. *Příspěvek k výhledovým úvahám o pohybu za prací*. In: Acta UC - geographica I. Praha: UK, 1970. s. 15-24.

HAMPL, M., KÜHNL, K., JEŽEK, J. *Sociálněgeografická regionalizace ČSR*. In: Acta demographica II. Praha : VÚSEI a ČSDS, 1978. 304 s.

HAMPL, M., MULLER, J. *Komplexní organizace systému osídlení*. In : Geografická organizace společnosti a transformační procesy v České republice. Praha: DemoArt, 1996. s. 53-89.

HLADKÝ, M. a kol. *Perspektivy dlouhodobého vývoje osídlení ČSSR*. In: Urbanita, roč. 41, č. 2. Bratislava: Alfa, 1983. s. 61-77.

HŮRSKÝ, J. *Problém odlehlosti pracoviště v ČSSR*. In: Věstník ČSAV. Praha: NČSAV, 1964 a. s. 385-390.

HŮRSKÝ, J. *The Commuting Intensity of Czechoslovak Towns*. In: Sborník čs. spol. zeměpisné, Suppl. Geogr. Congress London. Praha: NČSAV, 1964 b. s. 135-142.

HŮRSKÝ, J.: *Vymezení aglomerace Ústí nad Labem*. In: Sborník Československé společnosti zeměpisné, roč. 69, č. Praha: Nakladatelství ČSAV, 1964 c. s. 218-228.

HŮRSKÝ, J. *Dojíždka do zaměstnání. Mapa 1 : 2 000 000*. In: Atlas ČSSR. Praha: ČSAV a Ústřední správa geodézie a kartografie, 1966 a.

HŮRSKÝ, J. *Oblasti dojíždky do zaměstnání. Mapa 1 : 4 000 000*. In : Atlas ČSSR. Praha: ČSAV a Ústřední správa geodézie a kartografie, 1966 b.

HŮRSKÝ, J. *K problému bilance hospodářskogeografických hranic. (Metodický význam hranic dojížděkových areálů)*. In: Zprávy Geografického ústavu ČSAV, roč. 3, č. 9. Opava: Geografický ústav ČSAV, 1966 c. s. 28-33.

HŮRSKÝ, J. *Členitost spádových oblastí dojížděky do zaměstnání*. In: Sborník Československé společnosti zeměpisné, roč. 74, č. 1. Praha: Academia, 1969 a. s. 88-92.

HŮRSKÝ, J. *Metody grafického znázornění dojížděky do práce*. In: Rozpravy ČSAV, řada matematických a přírodních věd, roč. 79, č. 3. Praha: Academia, 1969 b. 90 s.

CHALUPA, P., TARABOVÁ, Z. *Mezistřediskové pohyby za prací v ČSR v období 1970 - 1980*. In: Sborník referátů k XVII. sjezdu ČSGS v Ostravě, 3. Brno: ČSGS a Geografický ústav ČSAV, 1987. s. 357 – 361.

CHOREV, B. S., SMOLINA, T.K., VIŠNĚVSKIJ, A.G. *Majatnikovaja migracija v SSSR i jejo izučenije. Problemy migraciji naselenija i trudovych resursov* Moskva: Statistika, 1970.

CHRISTALLER, W. *Die zentralen Orte in Süddeutschland. (Eine ökonomischgeographische Untersuchung über die Gesetzmässigkeit der Verbeitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen)*. Jena: Fischer, 1933. 331 s.

CHROBOKOVÁ, D. *Stěhování na Ostravsko a dojíždění do zaměstnání v letech 1957 a 1958*. In: Sborník Československé společnosti zeměpisné, roč. 66, č. 1. Praha: Nakladatelství ČSAV, 1961. s. 45–55.

JAGIELSKI, A. *Geografia ludnosci*. Warszawa: PWN, 1977. 356 s.

JAHNKE, G. *Pendelwanderung und Standortpolitik. Raumforschung und Raumordnung*. S. 59-60.

JANČUROVÁ, J. *Dojížděka a vyjížděka za prací v severomoravském kraji*. In: Slezský sborník, roč. 65, č. 4. Opava: Academia, 1967. s. 467-484.

JURECKA, P. *Soziale und psychologische Integration und Position von Pendlern in ländlichen Gemeinden.* Dissertation zur Erlangung des Doktorgrades der Philosophischen Fakultät der Universität zu Köln, Köln, 1975.

JUREČEK, Z. *Dojížd'ka do zaměstnání.* In: Demografie, roč. 9, č. 2. Praha: SSÚ, 1967. s. 114-118.

LIJEWSKI, T. *Dojazdy do pracy jako przedmiot badań przestrzennych.* Przegląd Geograficzny, roč. 33, č. 4. Warszawa: PWN, 1961. 156 s.

KORČÁK, J. *Geografie obyvatelstva ve statistické syntéze.* Praha: UK, 1973. 147 s.

KOSIŃSKI, L. *Geografia ludności.* Warszawa: PWN, 1967. 234 s.

KOUSAL, M., TKÁČ, L. *K otázce hranic účelnosti dochádzky.* In: Doprava č. 3 : Praha, 1972, s. 224-229.

KREJČÍ, T., TOUŠEK, V. *Vliv dojížd'ky za prací na situaci trhu práce ve městě Brně.* In : VII. Mezinárodní kolokvium o regionálních vědách, Sborník referátů. Brno: Masarykova univerzita v Brně, 2004. s. 95-101.

MACKA, M. *Příspěvek k poznání změn v dojíždění do zaměstnání do města Brna v letech 1946 - 1957.* Spisy přf. UJEP, řada H 6 : 434 : Brno, 1962. s. 233-250.

MACKA, M. *K výzkumu pohybu obyvatelstva dojížděním do zaměstnání.* In: Zprávy Geografického ústavu ČSAV, roč. 1, č. 3. Opava: Geografický ústav ČSAV, 1964 a. s. 9-10.

MACKA, M. *Overlapping commuting in the region of South Moravia.* In: Sborník čs. spol. zeměpisné, Suppl. Geogr. Congress London. Praha: NČSAV, 1964 b. s. 151-156.

MACKA, M.: *Příspěvek k vymezení zázemí Brna z hlediska dojíždění do zaměstnání.* In: Zprávy Geografického ústavu ČSAV, roč. 1, č. 9. Opava: Geografický ústav ČSAV, 1964 c. s. 31-33.

MACKA, M. *Delimitation des regions nodales du point de vue de mouvements de travail journaliers.* Brno: Geografický ústav ČSAV, 1965 a. 14 s.

MACKA, M. *Změny ve vývoji dojíždění do Brna v letech 1946-1961.* In: Zprávy Geografického ústavu ČSAV, roč. 2, č. 3. Opava: Geografický ústav ČSAV, 1965 b. s. 11-19.

MACKA, M. *K některým metodickým problémům studia dojíždění do zaměstnání.* In: Zprávy o vědecké činnosti č.3. Brno: GÚ ČSAV, 1966 a. 130 s.

MACKA, M. *K závislosti dojíždění do zaměstnání na hustotě zalidnění.* In: Zprávy Geografického ústavu ČSAV, roč. 3, č. 5. Opava: Geografický ústav ČSAV, 1966 b. s. 1-14.

MACKA, M. *Změny sfér dojíždění ve střední části Jihomoravského kraje (v letech 1957-1961).* In: Zprávy Geografického ústavu ČSAV, roč. 3, č. 9. Opava: Geografický ústav ČSAV, 1966 c. s. 33-40.

MACKA, M. *Pohyby za prací mezi městskými aglomeracemi.* In: Zprávy o vědecké činnosti č.6. Brno: Geografický ústav ČSAV, 1967 a. s. 63-78.

MACKA, M. *Regiony dojíždění středisek s více jak 1 000 dojíždějících v Československu. Mapa 1 : 1 000 000.* Brno: Geografický ústav ČSAV, 1967 b.

MACKA, M. *Vymezování oblastí podle dojížděky do zaměstnání.* In: Studia geographica 8. Brno: Geografický ústav ČSAV, 1969. s. 91-106.

MACKA, M. *Vymezování nodálních oblastí z hlediska dojíždění do zaměstnání.* In : Problémy geografického výzkumu. Bratislava: SIV, 1972. s. 215-220.

MACKA, M. *Prognóza potenciálu pracovních sil na oblastní úrovni*. In: Zprávy Geografického ústavu ČSAV, roč. 22, č. 1. Brno: Geografický ústav ČSAV, 1985. s. 9-30, (z pozůstalosti připravil J. Mareš).

MACKA, M., CHALUPA, P. *K podílu ekonomickogeografického výzkumu na prognóze potenciálu pracovních sil průmyslové oblasti*. In: Sborník ČSGS, roč. 86, č. 3. Praha: Academia, 1981. s. 172-176.

MACKA, M., CHALUPA, P. *Prognóza potenciálu pracovních sil na oblastní úrovni v rámci ČSR*. Spisy pedagogické fakulty UJEP č.25. Brno, 1983. 88 s.

MACKA, M., KRÁLOVÁ, M. *Změny v regionalizaci dojížděky ČSR 1961-1970 (předběžná zpráva)*. In: Zprávy Geografického ústavu ČSAV, roč. 12, č. 8. Brno: Geografický ústav ČSAV, 1975. s. 13-23.

MACKA, M., KRÁLOVÁ, M. *Kvalitativní změny ve vývoji dojíždění do zaměstnání v ČSR*. In: Studia geographica 61. Brno: Geografický ústav ČSAV, 1977. s. 67-74.

MACKA, M., KRÁLOVÁ, M. *Pohyb obyvatel jako rozhodující činitel mezosociálních vazeb v ČSSR*. In: Studia geographica 77. Brno: Geografický ústav ČSAV, 1984. s. 47-64.

MACKA, M., RAUŠEROVÁ, E. *Příspěvek k vymezení nodálních oblastí podle dojížděky do zaměstnání (ve střední části Jihomoravského kraje)*. In: Zprávy o vědecké činnosti č.5. Brno: Geografický ústav ČSAV, 1965. s. 53-70.

MAŇKOVSKA, M. *Dojazdy do pracy jako problem strefy podmiejskiej*. Przegląd geograficzny Tom XXXI : 1. Warszawa, 1959. s. 33-48.

MAREŠ, J. *Výsledky zvláštního šetření dojížděky za prací podle dělnických jízdenek ČSD a ČSAD v roce 1970*. Brno: Archiv Geografického ústavu ČSAV, 1970.

MAREŠ, J. *Geografický potenciál průmyslu ČSR*. In: Studia geographica 69. Brno: Geografický ústav ČSAV, 1980 a. 71 s.

MAREŠ, J. *Průmyslové regiony ČSR*. In: Rozpravy ČSAV. Praha: Academia, 1980 b. 82 s.

MAREŠ, J., ZAPLETALOVÁ, J. *Dojíždění za prací veřejnými dopravními prostředky ve Východočeském kraji*. Brno: Archiv Geografického ústavu ČSAV, 1973.

MARYÁŠ, J., ŘEHÁK, S. *Regionální působnost středisek osídlení 1 : 750 000. Atlas obyvatelstva ČSSR, mapový list III.4*. Brno: Geografický ústav ČSAV, 1987.

MASIEWICZ, W. *Pracownicy nie przystosowani w społecznym srodowisku pracy*. Instytut wydawniczy CRZZ. Warszawa, 1980. 191 s.

MILERSKI, O. *Vymezení aglomerací v ČSR z hlediska potřeb oblastního plánování*. In: Sborník ČSGS, roč. 87, č. 3. Praha: Academia, 1982. s. 185-195.

MLÁDEK, J. *Základy geografie obyvatelstva*. Bratislava: SPN, 1992. 230 s.

MRKOS, J. *Pohyb obyvatelstva za zaměstnáním do hlavních středisek práce v zemi Moravskoslezské*. In: Publikace Zemského studijního a plánovacího ústavu v Brně, sv.6. Brno: Zemský národní výbor, 1948. 28 s.

MULLER, J., HAMPLOVÁ, Z. *Regionalizace ČR podle pohybu za prací*. In: Vymezení spádových obvodů středisek osídlení (mikroregiony). Praha: Arcdata, 1994. s 1-8.

MURDYCH, Z. *Demograficko-kartografická analýza pohybu za prací v Praze a okolí*. In: Demografie 9. Praha: SSÚ, 1967. s. 333-342, 10. Praha: SSÚ, 1968. s. 33-46.

MURDYCH, Z. *K otázce kartografických metod studia areálů dojížděky*. In: Demografie, roč. 11, č. 3. Praha: SSÚ, 1969. s. 245-253.

MUSIL, J. *Urbanizace v socialistických zemích*. Praha: Svoboda, 1977. 360 s.

NOVÁKOVÁ - HŘIBOVÁ, B. *Migrace obyvatelstva v moravských krajích*. Praha: Academia, 1971. 83 s.

PAAR, J. B. Interaction in an urban system: aspects of trade and commuting. In: *Economic Geography*, roč. 63, č. 3. Worcester, 1987. s. 223-240.

PAVLÍK, Z. , RYCHTAŘÍKOVÁ, J. , ŠUBRTOVÁ, A. *Základy demografie*. Praha: Academia, 1986. 732 s.

PAVLÍK, Z., VLČEK, I. *The Mobility of the Rural Population*. In: *Acta UC - geographica I*. Praha: UK, 1967. s. 3-37.

PECHÁČKOVÁ, I. *K otázce vymezení zázemí Plzně*. Sborník ČSGS, roč. 93, č. 4. Praha: Academia, 1988. s. 279-291.

PIVOVAROV, J. L. *Majatnikovaja migracija v socialističeskich stranach Evropy*. In : *Problemy migraciji naselenija i trudovych resursov*. Moskva: Statistika, 1970. s. 109-113.

PIVOVAROV, J. L. *Sovremennaja urbanizacija*. Moskva: Statistika, 1976. 190 s.

POTRYKOWSKA, A. *Funkcionalne regiony miejskie w krajowym systemie osadniczym*. *Práce geograficzne* 152. Warszawa: IgiPZ PAN, 1989. s. 55-75.

RICHTER, R., ŘEHÁK, S. *Automatizace ve tvorbě mapy dojížděky do zaměstnání*. In: *Sborník ČSGS*, roč. 92, č. 2. Praha: Academia, 1987 a. s. 81-88.

ŘEHÁK, S. *Vliv integrace obcí na kartografické znázorňování dojížděky do zaměstnání*. *Zprávy Geografického ústavu ČSAV*, 1984.

ŘEHÁK, S, MARYÁŠ, M.. *Dojížděka do zaměstnání 1 : 750 000. Atlas obyvatelstva ČSSR, mapový list III.1*. Brno: Geografický ústav ČSAV, 1987 b .

ŘEHÁK, S. *Dojíždka do zaměstnání v ČSSR*. In: Sborník prací 19 . Brno: Geografický ústav ČSAV, 1988 a. s. 83-95.

ŘEHÁK, S. *Dojíždka v ČSSR na úrovni dojíždkových regionů i v mezistřediskovém pojetí*. In: Sborník ČSGS, roč. 93, č. 3. Praha: Academia, 1988 b. s. 169-182.

SCHÖLLER, P. *Die Pendelwanderung als geographisches Problem. Berichte zur dt. Landeskunde*, 1956. s. 254-265.

ŠILHAN, B. *Pohyb obyvatelstva za zaměstnáním*. In: Zprávy Zemského studijního a plánovacího ústavu v Brně, č.2 : Brno, 1946. s. 72-76.

ŠILHAN, B. *Některé teoretické a praktické problémy meziměstské dojíždky do práce*. In: Politická ekonomie 9. Praha, 1959. s. 888-909.

ŠILHAN, B. *Pohyb obyvatelstva za zemědělskou prací*. In: Sborník VŠZ, A 1964 : Brno, 1964. s. 635-644.

ŠILHAN, B. *Pohyb obyvatelstva za prací v zemědělství a lesnictví moravských krajů*. In: Zprávy Geografického ústavu ČSAV 10 : Opava, 1966. s. 37-55.

ŠILHAN, B. *Dojíždění za prací ve statistice rodinných úctů*. In: Demografie, roč. 9, č. 2. Praha: SSÚ, 1967 a. s. 127-131.

ŠILHAN, B. *Pohyb obyvatelstva za prací v zemědělství a lesnictví v českých krajích*. In: Sborník VŠZ, Brno, 1967 b.

ŠILHAN, B. *Velikost obcí a vyjíždění za prací v zemědělství a lesnictví ČSSR*. In: Zprávy o vědecké činnosti č.6. Brno: Geografický ústav ČSAV, 1967 c. s. 93-102.

TARABOVÁ, Z. *Příspěvek k vymezení sféry dojíždění Brna*. Zprávy Geografického ústavu ČSAV 10 : Opava, 1965. s. 22-24.

TONEV, P. *Dojíždka za prací v ČR: Metodické přístupy k využití tohoto procesu při regionalizaci území*. Disertační práce. Brno: Přírodovědecká fakulta MU, 2007. 146 s. (rukopis).

TOUŠEK, V. Influence of labour commuting on hinterlands of the Czech agglomerations: contemporary trends. *Acta Univesitatis Palackiane Olomouensis. Facultas rerum naturalium. Geographica*. Olomouc: UP, 2006. 95-110.

TOUŠEK, V., HOFFMANN, Z. a kol. *Sociálně ekonomická diferenciacie sídel vybraných území ČSSR (na příklade Jihomoravského kraje)*. In: Sborník prací Geografického ústavu ČSAV, 19. Brno, 1988. s. 157-166.

VEREŠÍK, J. *K metodám vymedzovania hraníc miest*. In: *Geografický časopis*, roč. 7, č. 1-2 : Bratislava: Veda, 1955. s. 5-15.

VEREŠÍK, J. *Sféry vplyvov a intenzita zázemia Trnavy*. In: *Geografický časopis*, roč. 8, č. 4. Bratislava: Veda, 1956. s. 221-243.

VEREŠÍK, J. *Zázemia dochádzky do zamestnania vybraných center v r. 1970*. In: *Atlas Slovenskej socialistickej republiky*, mapový list 73, 1 : 500 000. Bratislava: Slovenský úrad geodézie a kartografie – Slovenská akadémia vied, 1980.

VICHEREK, P. *Soupis literatury k problematice dojíždky za prací* [rukopis], 1997. 20 s.

VOŽENÍLEK, V. *Diplomové práce z geoinformatiky*. Olomouc: UP, 2002. 61 s.

VRÁNA, O. *Území ovlivněné Pardubicemi*. In: *Sborník Československé společnosti zeměpisné*, roč. 66, č. 1. Praha: Nakladatelství ČSAV, 1961. s. 31-44.

VYSTOUPIL, J. *Dojíždka do zaměstnání 1 : 500 000. Atlas ze sčítání lidu, domů a bytů 1980, mapový list 10*. Brno: Geografický ústav ČSAV, 1984.

WOKOUN, R. *Socioekonomickogeografická regionalizace brněnské aglomerace*. Sborník prací Geografického ústavu ČSAV 19. Brno, 1988. s. 231 -237.

ZAPLETALOVÁ, J. *Města jako střediska dojížděky*. In: *Studia geographica* 47. Brno: Geografický ústav ČSAV, 1974. s. 85-88.

ZAPLETALOVÁ, J. *Dojíždka do zaměstnání veřejnými dopravními prostředky v Jihomoravském kraji v roce 1970*. In: *Scripta fac. sci. nat. UJEP Brunensis*, řada T 5, *Geographia* 1. Brno, 1976. s. 23-27.

ZUZÁNKOVÁ, Z. *Kladno jako centrum dojížděky*. In: *Demografie* 17 : 2. Praha: FSÚ, 1975. s. 116-121.

PRAMENY:

Databáze „Průmysl 2005“. Brno, Centrum pro regionální rozvoj MU., 2007.

Mittal Steel Ostrava [online]. Poslední revize 11. 6. 2007 [cit. 2007-06-28]. Dostupné z <http://www.mittalsteelostrava.com/M_plant13_s6_cz.html>.

OKD, a. s. [online]. Poslední revize 27. 6. 2007 [cit. 2007-06-28]. Dostupné z <<http://www.okd.cz/>>.

Průmyslové provozovny, závody a podniky v ČSR k 31. 12. 1989. Praha, ČSÚ, 1990.

Sčítání lidu, domů a bytů k 3. 3. 1991. Dojíždka a vyjíždka do zaměstnání a škol, Severomoravský kraj. Praha, FSÚ, 1992.

Sčítání lidu, domů a bytů k 1. 3. 2001. Dojíždka do zaměstnání a do škol, Moravskoslezský kraj. Praha, ČSÚ, 2004.

Sčítání lidu, domů a bytů 2001 – okres Bruntál. [online]. Poslední revize 2003 [cit. 2007-06-28]. ČSÚ, 2001.

Dostupné z <<http://www.czso.cz/kraje/ov/publika/2003/811903/start.htm>>.

Sčítání lidu, domů a bytů 2001 – okres Frýdek-Místek. [online]. Poslední revize 2003 [cit. 2007-06-28]. ČSÚ, 2001.

Dostupné z <<http://www.czso.cz/kraje/ov/publika/2003/812003/start.htm>>.

Sčítání lidu, domů a bytů 2001 – okres Karviná. [online]. Poslední revize 2003[cit. 2007-06-28]. ČSÚ, 2001.

Dostupné z < <http://www.czso.cz/kraje/ov/publika/2003/812103/start.htm>>.

Sčítání lidu, domů a bytů 2001 – okres Nový Jičín. [online]. Poslední revize 2003[cit. 2007-06-28]. ČSÚ, 2001.

Dostupné z < <http://www.czso.cz/kraje/ov/publika/2003/812203/start.htm>>.

Sčítání lidu, domů a bytů 2001 – okres Opava. [online]. Poslední revize 2003[cit. 2007-06-28]. ČSÚ, 2001.

Dostupné z < <http://www.czso.cz/kraje/ov/publika/2003/812303/start.htm>>.

Sčítání lidu, domů a bytů 2001 – okres Ostrava-město. [online]. Poslední revize 2003[cit. 2007-06-28]. ČSÚ, 2001.

Dostupné z < <http://www.czso.cz/kraje/ov/publika/2003/812403/start.htm>>.

Sčítání lidu, domů a bytů 2001 – Moravskoslezský kraj. [online]. Poslední revize 2003[cit. 2007-06-28]. ČSÚ, 2001.

Dostupné z < http://www.czso.cz/kraje/ov/publika/2003/812503/cz/start_cz.htm>.

Statistický lexikon obcí České republiky 1992. Praha, ČSÚ, MV ČR, SEVT, 1994.

Statistický lexikon obcí České republiky 2005. Praha, ČSÚ, MV ČR Ottovo nakladatelství, 2005.

Vítkovice Holding Group [online]. Poslední revize 18. 5. 2007 [cit. 2007-06-28].

Dostupné z < <http://www.vitkovice.cz/firma/historie.php>>.

PŘÍLOHY

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1 Vyjíždka za prací podle směru v jednotlivých okresech Moravskoslezského kraje v letech 1991–2001

§ Tab.1: Vyjíždka za prací podle směru v roce 1991 (absolutní data)

§ Tab.2: Vyjíždka za prací podle směru v roce 1991 (relativní data)

§ Tab.3: Vyjíždka za prací podle směru v roce 2001 (absolutní data)

§ Tab.4: Vyjíždka za prací podle směru v roce 2001 (relativní data)

Příloha č. 2 Dojíždkové proudy do města Ostravy v letech 1991–2001 podle

jednotlivých okresů Moravskoslezského kraje

§ Tab. 5: Dojíždkové proudy do Ostravy v roce 1991 z okresu Frýdek-Místek

§ Tab. 6: Dojíždkové proudy do Ostravy v roce 1991 z okresu Opava

§ Tab.7: Dojíždkové proudy do Ostravy v roce 1991 z okresu Karviná

§ Tab. 8: Dojíždkové proudy do Ostravy v roce 1991 z okresu Nový Jičín

§ Tab. 9: Dojíždkové proudy do Ostravy v roce 2001 z okresu Frýdek-Místek

§ Tab.10: Dojíždkové proudy do Ostravy v roce 2001 z okresu Opava

§ Tab.11: Dojíždkové proudy do Ostravy v roce 2001 z okresu Karviná

§ Tab. 12 Dojíždkové proudy do Ostravy v roce 2001 z okresu Nový Jičín

**Příloha 1: Vyjížd'ka za prací podle směru v jednotlivých okresech
Moravskoslezského kraje v letech 1991–2001**

Tab. 1: Vyjížd'ka za prací podle směru v roce 1991 (absolutní data)

Obec, Kraj	Vyjíždějící celkem	Vyjíždějící v rámci okresu	Vyjíždějící do ostatních okresů kraje	Vyjíždějící do jiných krajů	Vyjíždějící do zahraničí
Bruntál	15 181	12 188	1 291	1 616	86
Frýdek-Místek	55 005	34 625	18 877	1 195	308
Karviná	69 390	45 415	21 773	1 652	550
Nový Jičín	32 761	22 758	8 028	1 831	144
Opava	44 825	21 996	21 589	1 092	148
Ostrava-město	12 773	0	10 197	2 146	430
Kraj	229 935	136 982	81 755	9 532	1 666

Pramen: Sčítání lidu, domů a bytů k 3. 3. 1991. Dojížd'ka a vyjížd'ka do zaměstnání a škol, Severomoravský kraj. Praha, FSÚ, 1992. Vlastní výpočty.

Tab. 2: Vyjížd'ka za prací podle směru v roce 1991 (relativní data)

Obec, Kraj	Vyjíždějící celkem (%)	Vyjíždějící v rámci okresu (%)	Vyjíždějící do ostatních okresů kraje (%)	Vyjíždějící do jiných krajů (%)	Vyjíždějící do zahraničí (%)
Bruntál	100,0	80,3	8,5	10,6	0,6
Frýdek-Místek	100,0	63,0	34,3	2,2	0,5
Karviná	100,0	65,4	31,4	2,4	0,8
Nový Jičín	100,0	69,5	24,5	5,6	0,4
Opava	100,0	49,1	48,2	2,4	0,3
Ostrava-město	100,0	0	79,8	16,8	3,4
Kraj	100,0	59,6	35,6	4,1	0,7

Pramen: Sčítání lidu, domů a bytů k 3. 3. 1991. Dojížd'ka a vyjížd'ka do zaměstnání a škol, Severomoravský kraj. Praha, FSÚ, 1992. Vlastní výpočty.

Tab. 3: Vyjížděka za prací podle směru v roce 2001 (absolutní data)

Obec, Kraj	Vyjíždějící celkem	Vyjíždějící v rámci okresu	Vyjíždějící do ostatních okresů kraje	Vyjíždějící do jiných krajů	Vyjíždějící do zahraničí
Bruntál	15 403	10 009	1 480	3 679	235
Frýdek-Místek	49 323	29 448	16 488	2 885	502
Karviná	51 384	29 925	17 464	3 411	584
Nový Jičín	33 291	21 663	7 406	3 963	259
Opava	38 041	21 655	13 774	2 109	503
Ostrava-město	12 838	0	8 230	4 106	502
Kraj	200 280	112 700	64 842	20 153	2 585

Pramen: Sčítání lidu, domů a bytů k 1. 3. 2001. Dojížděka do zaměstnání a do škol, Moravskoslezský kraj. Praha, ČSÚ, 2004. Vlastní výpočty.

Tab. 4: Vyjížděka za prací podle směru v roce 2001 (relativní data)

Obec, Kraj	Vyjíždějící celkem (%)	Vyjíždějící v rámci okresu (%)	Vyjíždějící do ostatních okresů kraje (%)	Vyjíždějící do jiných krajů (%)	Vyjíždějící do zahraničí (%)
Bruntál	100,0	65,0	9,6	23,9	1,5
Frýdek-Místek	100,0	59,7	33,4	5,9	1,0
Karviná	100,0	58,2	34,0	6,6	1,1
Nový Jičín	100,0	65,1	22,2	11,9	0,8
Opava	100,0	57,0	36,2	5,5	1,3
Ostrava-město	100,0	0	64,1	32,0	3,9
Kraj	100,0	56,3	32,3	10,1	1,3

Pramen: Sčítání lidu, domů a bytů k 1. 3. 2001. Dojížděka do zaměstnání a do škol, Moravskoslezský kraj. Praha, ČSÚ, 2004. Vlastní výpočty.

Příloha 2: Dojížděkové proudy do města Ostravy v letech 1991–2001

podle jednotlivých okresů Moravskoslezského kraje

Tab. 5: Dojížděkové proudy do Ostravy v roce 1991 z okresu Frýdek-Místek

Zóny (obce, ve kterých % vyjíždějících ze zaměstnaných činí)			
zóna 1 (50,0 a více)	zóna 2 (33, 4–49, 9)	zóna 3 (20,0–33,3)	zóna 4 (10,0–19,9)
Krmelín	Brušperk	Bruzovice	Baška
Řepiště	Šenov	Fryčovice	Dobrá
Stará Ves n. Onřejnicí		Horní Bludovice	Dobratice
Václavovice		Kaňovice	Dolní Domaslavice
Vratimov		Paskov	Hukvaldy
		Sedliště	Janovice
		Soběšovice	Kozlovice
		Žabeň	Lučina
			Pržno
			Straré Město
			Sviadnov
			Žermanice

Pramen: Sčítání lidu, domů a bytů k 3. 3. 1991. Dojížděka a vyjížděka do zaměstnání a škol, Severomoravský kraj. Praha, FSÚ, 1992. Vlastní výpočty.

Tab. 6: Dojížděkové proudy do Ostravy v roce 1991 z okresu Opava

Zóny (obce, ve kterých % vyjíždějících ze zaměstnaných činí)			
zóna 1 (50,0 a více)	zóna 2 (33, 4–49, 9)	zóna 3 (20,0–33,3)	zóna 4 (10,0–19,9)
Bělá	Budišovice	Bohuslavice	Dolní Benešov
Čavisov	Háj ve Slezsku	Bolatice	Chuchelná
Darkovice	Pustá Polom	Hlubočec	Kobeřice
Děhylov	Závada	Hrabyně	Kravaře
Dobroslavice		Mokré Lazce	Nové Sedlice
Dolní Lhota		Strahovice	Rohov
Hať		Sudice	Skřípov
Hlučín		Štítina	Velké Hoštice
Horní Lhota		Třebom	
Kozmice			
Kyjovice			
Ludgeřovice			
Markvartovice			
Píšť			
Šilheřovice			
Těškovice			
Velká Polom			
Vřesina			

Pramen: Sčítání lidu, domů a bytů k 3. 3. 1991. Dojížd'ka a vyjížd'ka do zaměstnání a škol, Severomoravský kraj. Praha, FSÚ, 1992. Vlastní výpočty.

Tab. 7: Dojížd'kové proudy do Ostravy v roce 1991 z okresu Karviná

Zóny (obce, ve kterých % vyjíždějících ze zaměstnaných činí)			
zóna 1 (50,0 a více)	zóna 2 (33, 4–49, 9)	zóna 3 (20,0–33,3)	zóna 4 (10,0–19,9)
		Havířov	Orlová
		Petřvald	Těrlicko
		Rychvald	

Pramen: Sčítání lidu, domů a bytů k 3. 3. 1991. Dojížd'ka a vyjížd'ka do zaměstnání a škol, Severomoravský kraj. Praha, FSÚ, 1992. Vlastní výpočty.

Tab. 8: Dojížd'kové proudy do Ostravy v roce 1991 z okresu Nový Jičín

Zóny (obce, ve kterých % vyjíždějících ze zaměstnaných činí)			
zóna 1 (50,0 a více)	zóna 2 (33, 4–49, 9)	zóna 3 (20,0–33,3)	zóna 4 (10,0–19,9)
Bítov	Bravantice		Bíllov
Klimkovice	Jistebník		Bílovec
Olbramice	Petřvald		Kateřinice
Vřesina	Tísek		Mošnov
Zbyslavice			Skotnice
			Slatina
			Trnávka
			Velké Albrechtice

Pramen: Sčítání lidu, domů a bytů k 3. 3. 1991. Dojížd'ka a vyjížd'ka do zaměstnání a škol, Severomoravský kraj. Praha, FSÚ, 1992. Vlastní výpočty.

Tab. 9: Dojížd'kové proudy do Ostravy v roce 2001 z okresu Frýdek-Místek

Zóny (obce, ve kterých % vyjíždějících ze zaměstnaných činí)			
zóna 1 (50,0 a více)	zóna 2 (33, 4–49, 9)	zóna 3 (20,0–33,3)	zóna 4 (10,0–19,9)
Krmelín	Brušperk	Bruzovice	Baška
Stará Ves n. Ondřejnicí	Kaňovice	Fryčovice	Dobratice
Řepiště		Horní Bludovice	Dolní Domaslavice
Šenov		Lučina	Dolní Tošanovice
Václavovice		Paskov	Frýdlant nad Ostravicí
Vratimov		Sedliště	Hukvaldy
		Soběšovice	Janovice
		Žermanice	Kozlovice
			Malenovice
			Metylovice
			Pržno
			Staré Město
			Sviadnov
			Žabeň

Pramen: Sčítání lidu, domů a bytů k 1. 3. 2001. Dojížd'ka do zaměstnání a do škol, Moravskoslezský kraj. Praha, ČSÚ, 2004. Vlastní výpočty

Tab. 10: Dojížd'kové proudy do Ostravy v roce 2001 z okresu Opava

Zóny (obce, ve kterých % vyjíždějících ze zaměstnaných činí)			
zóna 1 (50,0 a více)	zóna 2 (33, 4–49, 9)	zóna 3 (20,0–33,3)	zóna 4 (10,0–19,9)
Čavisov	Hlučín	Bělá	Bolatice
Darkovice	Kyjovice	Bohuslavice	Bratřikovice
Děhylov	Píšť	Budišovice	Dolní Benešov
Dobroslavice	Šilheřovice	Háj ve Slezsku	Hlubočec
Dolní Lhota	Těškovice	Hrabyň	Kobeřice
Hať	Závada	Kozmice	Skřipov
Horní Lhota		Mokré Lazce	Strahovice
Ludgeřovice		Pustá Polom	Sudice
Markvartovice			Štítina
Velká Polom			
Vřesina			

Pramen: Sčítání lidu, domů a bytů k 1. 3. 2001. Dojížd'ka do zaměstnání a do škol, Moravskoslezský kraj. Praha, ČSÚ, 2004. Vlastní výpočty

Tab. 11: Dojížd'kové proudy do Ostravy v roce 2001 z okresu Karviná

Zóny (obce, ve kterých % vyjíždějících ze zaměstnaných činí)			
zóna 1 (50,0 a více)	zóna 2 (33, 4–49, 9)	zóna 3 (20,0–33,3)	zóna 4 (10,0–19,9)
	Rychvald	Havířov	Bohumín
		Petřvald	Orlová
			Těrlicko

Pramen: Sčítání lidu, domů a bytů k 1. 3. 2001. Dojížd'ka do zaměstnání a do škol, Moravskoslezský kraj. Praha, ČSÚ, 2004. Vlastní výpočty.

Tab. 12: Dojížd'kové proudy do Ostravy v roce 2001 z okresu Nový Jičín

Zóny (obce, ve kterých % vyjíždějících ze zaměstnaných činí)			
zóna 1 (50,0 a více)	zóna 2 (33, 4–49, 9)	zóna 3 (20,0–33,3)	zóna 4 (10,0–19,9)
Bítov	Bravantice	Slatina	Albrechtičky
Klimkovice	Jistebník	Trnávka	Bílov
Vřesina	Olbramice		Bílovec
Zbyslavice	Petřvald		Kateřinice
	Tísek		Mošnov
			Skotnice
			Studénka
			Velké Albrechtice

Pramen: Sčítání lidu, domů a bytů k 1. 3. 2001. Dojížd'ka do zaměstnání a do škol, Moravskoslezský kraj. Praha, ČSÚ, 2004. Vlastní výpočty.