

Vysoká škola báňská - Technická univerzita Ostrava

**Katedra regionální a
environmentální ekonomiky**

Ekonomická fakulta



<http://www.ekf.vsb.cz>

Regionální rozvoj včera, dnes a zítra

Editor: Jan Sucháček

Ostrava 2009

Editor: Jan Sucháček

Publikace vychází za finanční podpory firmy Proces-Centrum pro rozvoj obcí a regionů, s.r.o.

© VŠB–TU Ostrava, 2009

ISBN 978-80-248-1983-9

OBSAH

Vzácné osobnosti regionálno-ekonomickej vedy	
Milan Buček	5
K vybraným otázkám regionálního rozvoje v ČR	
Jan Sucháček	7
Populační vývoj Moravskoslezského kraje	
Ivan Šotkovský	19
Rozvoj dopravní infrastruktury k udržitelnému rozvoji území	
Marcella Šimíčková	41
Trh práce a krize v Moravskoslezském kraji	
Igor Ivan, Lubor Tvrдый	63

VZÁCNÉ OSOBNOSTI REGIONÁLNO- EKONOMICKEJ VEDY

Pri máloktorých menách z nevelkej obce českých a slovenských regionalistov mám taký príjemný pocit toho všetkého, čo nás v minulosti stretlo a zbližilo, ako keď sa spomenie meno Jirka Kerna alebo Honzu Malinovského. Nespočetné stretnutia na konferenciách v ČR a SR, na európskych kongresoch RSA, ale aj veľa vášnivých diskusií, príjemných večerných posedení vytvorili vo mne jeden z najkrajších pocitov aký možno v odbornej spolupráci zažiť: že komunikujete s dobrými, dobrou overenými priateľmi, na ktorých sa vždy môžete spoľahnúť. Spomínam si, že keď sa mi podarilo po zložitých rokovaniach s vydavateľstvom Springer vo Viedni dosiahnuť povolenie na preklad vysokoškolskej učebnice G. Maiera a F. Toedtlinga, a dodatočne aj to, aby som v preklade namiesto kapitoly o rakúskej regionálnej politike zaradil kapitolu o slovenskej a českej regionálnej politike, boli to práve oni dvaja, ktorý v krátkom čase, ale s požadovanou úrovňou pomohli splniť túto neľahkú úlohu spracovaním českej regionálnej politiky.

Považujem preto za veľkú česť, že mám takúto výnimočnú možnosť pozdraviť tieto vzácne osobnosti regionálnej vedy pri ich životnom jubileu. Neúprosný čas síce rýchlo plynie, ale nech je nám útechou, že je naplnený činmi, ktorými obaja vykonali pre českú a slovenskú regionalistiku nezmazateľný kus práce.

Bratislava, 1.3. 2009

Prof. Milan Buček

K VYBRANÝM OTÁZKÁM REGIONÁLNÍHO ROZVOJE V ČR¹

Jan Sucháček

ABSTRAKT

Regionální problematice, kterou se zabývá Katedra regionální a environmentální ekonomiky na Ekonomické fakultě VŠB-TU v Ostravě, není v České republice věnována adekvátní pozornost. Kapitola se zaměřuje na chronologický vývoj regionálně-rozvojových koncepcí, které formují širší kontext regionálního rozvoje v současné České republice. Principiálním problémem regionálního rozvoje v naší zemi je skutečnost, že existuje ostrý nesoulad mezi populárními neo-endogenními a široce využívanými přístupy k regionálnímu rozvoji a deformovanými systémovými makrostrukturami.

1. Úvodní poznámky

Pro hospodářské vědy je v současnosti symptomatická značná míra redukcionismu a to v kombinaci s pozitivistickým přístupem. Zatímco na straně jedné lze hovořit o módnosti a teoretické uplatnitelnosti výše zmíněné kombinace, na straně druhé se ve stále komplexnějším společenském vývoji vytrácí praktická dimenze ekonomických věd. Z těchto důvodů stojí za to se v hospodářských analýzách zabývat reálnými prvky a jevy, které mají konkrétní časoprostorové zařazení. V tom případě totiž mají akademici co nabídnout také hospodářské praxi.

Regionální vědy se již od dob svého vzniku snaží o důslednou vazbu na praxi. Ne náhodou představují tyto vědy ve vyspělých zemích

¹ Tato kapitola je založena na modifikaci následujících článků: KERN, J., SUCHÁČEK, J.: O potřebě deblokace regionálního rozvoje v České republice. In: *Ekonomická revue*, roč. 10, č. 3, s. 89-99, 2007, ISSN 1212-3951. SUCHÁČEK, J.: O nesouladu systémových makrostruktur a regionálně-rozvojového paradigmatu v České republice. In: *Sborník ze závěrečného semináře k metodám regionálního rozvoje*. VŠB-TU, VŠE a MMR, s. 1-5, 2006, CD-ROM, ISBN 80-248-1265-7.

neoddělitelnou součást hospodářského života a to jak ve sféře akademické tak také praktické. A protože má ekonomika pevné celospolečenské ukotvení, je sociálně-ekonomická realita jednotlivých regionů zejména naší země předmětem pozornosti Katedry regionální ekonomiky na Ekonomické fakultě VŠB – TU již od dob jejího vzniku. V současnosti již prakticky nikdo nepochybuje o skutečnosti, že ekonomické prvky a procesy mají také četné neekonomické příčiny a důsledky. Z praktického hlediska se stále více hovoří o nutnosti rovnováhy v senzitivním trojúhelníku ekonomická udržitelnost – sociální udržitelnost – environmentální udržitelnost a regionální rozvoj se stal vskutku multidisciplinárním oborem. Katedra regionální ekonomiky se snaží na tyto potřeby reagovat jak při svých výzkumných tak také didakticko-pedagogických aktivitách.

2. Stručná chronologie Katedry regionální a environmentální ekonomiky

Založení Katedry regionální ekonomiky v roce 1991 mělo značný význam. Nejednalo se pouze o fakt, že se pracoviště nacházelo v ostravské průmyslové oblasti, která v té době stála na počátku neobyčejně komplikované a jak se později ukázalo, v mnoha ohledech také bolestivé transformace, ale také o určité zmrtvýchvstání relevantních kategorií spojených s regionálním rozvojem jako celkem. Komunistický režim, který způsobil deformaci prakticky všech základních složek života, zanechal hluboké stopy také v pojmání regionálního rozvoje. Jednalo se zejména o bezohledné vytěžování přírodních, sociálních, ekonomických a jiných zdrojů nacházejících se v jednotlivých regionech a to v zásadě bez adekvátní kompenzace. Netřeba přitom zdůrazňovat, že se ostravský region zařadil mezi přední oběti způsobu vládnutí tehdejších elit.

Naděje spojené s celospolečenskou transformací po roce 1989 dostaly ve sféře regionálního rozvoje – ale koneckonců nejen tam – poněkud hořkou příchuť. Primární pozornost totiž byla v tehdejší Československu a později České republice věnována makroekonomickým otázkám a regionální rozvoj se ocitl v jejich stínu. Regionální politika, standardní element každé vyspělé země, byla v té době chápána jako něco nepatřičného a zbytečného. Kromě toho byly hned v roce 1990 zrušeny kraje, které pokrývaly regionální úroveň správy. Výkon samosprávy se tak ocitl jak z pohledu kompetencí, tak i financování v dlouhodobé nerovnováze

vůči výkonu státní správy. Samospráva existovala pouze na úrovni obce a až příliš se na ní projevoval vliv prodloužené ruky centrální moci – tedy okresních úřadů. Částečně docházelo až k popření samosprávných principů. Samosprávná mezera mezi příliš malými obcemi a příliš velkým státem měla na regionální rozvoj zhoubný vliv a mnoho nebyly platné ani spontánní pokusy o její zacelení ve formě různých sdružení a organizací (za všechny jmenujme např. Hospodářskou a sociální radu ostravsko-karvinské aglomerace). Katedra regionální ekonomiky v té době ve svých aktivitách reflektovala četné problémy spojené především s transformací a rozvojem celého moravskoslezského regionu, kterému po zdánlivě úspěšném startu na počátku tranzitivního období začal v druhé polovině devadesátých let evidentně docházet dech.

Po mnohonásobném odkladu reformy veřejné správy nakonec v roce 2001 vznikly samosprávné kraje, které se však dodnes potýkají se značnými kompetenčními a finančními těžkostmi. Vznik regionální úrovně samosprávy ovšem znamenal určitý mezník v aktivitách Katedry regionální ekonomiky, která se mohla začít soustředit také na jiné problémy spjaté s problematikou regionálního rozvoje. Od roku 1998 katedra začal úzce spolupracovat při řešení transhraničních regionálních rozvojových projektů s katedrou evropských a regionálních studií Ekonomické akademie v Katovicích. Tento, stejně jako další zahraniční kontakty (např. na Vysoké škole ekonomické v Bratislavě) pomohly jistě reorientaci katedry v oblasti výzkumné i pedagogické a jejímu přiblížení k jiným evropským pracovištím zaměřeným na regionální rozvoj. Katedra se ve větší míře zaměřila na ekonomické, environmentální, geografické a sociologické aspekty regionálního a lokálního rozvoje. Další významnou náplní té doby byla problematika evropské integrace a sice s ohledem na částečně dychtivě, částečně s obavami očekávaný vstup České republiky do Evropské unie.

Po vstupu země do Evropské unie v roce 2004 se katedra soustředila na další důležité aspekty místního a regionálního rozvoje, který je v současnosti chápán jako komplexní, multidisciplinární sféra. Katedra garantuje magisterský a bakalářský studijní obor Regionální rozvoj, který je provázán s potřebami prakticky všech relevantních aktérů regionálního rozvoje.

Vedle pedagogické činnosti se katedra účastní mnoha výzkumných projektů. Ty se zaměřují na témata spojená se zvyšováním konkurenceschopnosti regionů a dotýkají se zároveň oblastí jakými jsou

například problematika lokalizace investic, mobilita lidských zdrojů, infrastruktura, problematika městského a regionálního managementu a marketingu, šetrné využívání přírodních zdrojů, sociální aspekty demografického vývoje, prostorové konflikty, inovace či znalostní ekonomika. Odborný potenciál katedry je bohatě využíván při zpracovávání strategických rozvojových dokumentů, či různých prakticky orientovaných projektů a to nejen v rámci Moravskoslezského kraje.

Po tomto stručném entrée by měl čtenář obrátit pozornost především na následující řádky a odstavce; je v nich snaha ukázat problémy spojené s místním a regionálním rozvojem v České republice z méně obvyklé perspektivy, která zcela pragmaticky pojmenovává zamlčované či nezveřejňované skutečnosti spojené s realitou územního rozvoje v naší zemi. Tyto problémy totiž bývají obvykle posuzovány z konvenčního, tradičního pohledu, který se snaží interpretovat realitu eufemisticky, kulantně, v rámci existujících celospolečenských „jistot“.

3. Regionální rozvoj v České republice po roce 1990 z alternativní perspektivy

V současnosti je jedním z nejdominantnějších rysů regionálního rozvoje skutečnost, že se Česká republika nachází pod vlivem tlaku vyplývajícího ze snahy o aplikaci populárních neoendogenních přístupů k regionálnímu rozvoji a to za přítomnosti deformovaných systémových makrostruktur, které se postupně vytvořily v období socialismu. Tento tlak je výsledkem historického vývoje a má path-dependentní (závislosti na předchozí cestě) charakter (vývoj přístupů k regionálnímu rozvoji ukazuje z chronologického hlediska tabulka 1). Jedná se přitom o problém, o kterém se příliš nehovoří, který je však stále palčivěji pociťován.

Současné koncepce regionálního rozvoje ve vyspělých ekonomikách zdůrazňují význam iniciace endogenního potenciálu regionu. Tyto přístupy se přitom prakticky nevěnují otázce kvality a prostorového rozložení systémových makrostruktur, neboť je implicitně považují za uspořádané takovým způsobem, který umožňuje alespoň přibližně rovnoměrné vývojové podmínky pro jednotlivé regiony v rámci vlastních zemí. Nesmíme zapomínat, že systémové makrostruktury mají svou výraznou prostorovou dimenzi, která zásadním způsobem ovlivňuje jejich kvalitu a která by měla korespondovat s existujícím systémem osídlení.

Tabulka 1: Vývoj přístupů k regionálnímu rozvoji

Obsah	Charakteristické rysy	Regionální politika
liberální/neintervencionistické/ endogenně rozvojové	Prostorový vývoj tenduje k rovnováze, není nutno zasahovat do tržních procesů. Neintervencionistický přístup.	„dělníci za práci“, nástroje zvyšující mobilitu pracovních sil
keynesiánské/intervencionistické/ exogenně rozvojové	Prostorový vývoj tenduje k nerovnováze, zásahy do tržních procesů jsou nutné. Intervencionistický přístup.	„práce za dělníky“, nástroje podporující příliv investic do problémových regionů
marxisticko-socialistické/ extrémně intervencionistické	Vývoj tenduje k regionální nerovnováze, nutnost plánování a řízení prostorového vývoje. Intervencionistický přístup.	Centrální plánování a řízení prostorového vývoje ignorující regionálně-tržní signály
moderní/„transformovaný“ neoendogenní rozvoj/vytváření rámcových podmínek pro endogenní iniciativy	Vývoj tenduje k regionální nerovnováze, nutno využít regionální potenciál. Spíše neintervencionistický přístup.	Podpora prostředí, ve kterém se bude dařit networkingu, malým a středním firmám, inovacím, učení se. Zvýšení kvality místních a regionálních institucí, kooperace (konkurence a kooperace)

Zdroj: vlastní

Pod systémové makrostruktury přitom řadíme například prostorovou distribuci jak technické tak i sociální infrastruktury, systém územní správy, ale také formální a neformální instituce. Jedná se o relevantní struktury, které utvářejí kontext regionálního a v širším slova smyslu teritoriálního vývoje a které ovlivňují stav a vývoj systému osídlení.

Endogenní rozvoj je možný pouze při existenci kvalitních systémových makrostruktur adekvátně prostorově uspořádaných. V realitě transformujících se ekonomik (Českou republiku nevyjímaje) je však výskyt takovýchto systémových makrostruktur spíše výjimkou a to jak z hlediska kvality jejich struktury samotné, tak i jejich prostorového rozložení. Z tohoto pohledu lze konstatovat, že se systémové makrostruktury (veřejnosprávní, infrastrukturní, institucionální a další) v současné České republice nacházejí v naprosto neuspokojivém stavu. Neexistence kvalitních systémových makrostruktur významným způsobem zvyšuje transakční náklady.

Z totalitního období zděděná silná veřejnosprávní centralizace, od níž se odvíjely také centralizované systémové makrostruktury, byla v prvních transformačních letech ještě posílena, což mělo fatální vliv také na další systémové makrostruktury jako například infrastruktura, které se také staly prostorově centralizovanějšími. Klíčovým problémem je, že se vývoj v České republice vyhnul keynesiánské etapě regionálního rozvoje.

Jako jeden z nejdůležitějších prvků celého keynesiánského období nutno zmínit relativní soulad transformace systémových makrostruktur v jednotlivých zemích s převažujícím paradigmatickým regionální politiky. I když totiž Keynesiánci často namítali, že v celé řadě případů tržní mechanismus selhává a státní intervence do ekonomiky jsou nutné, uznávali, že koordinace aktivit prostřednictvím trhu je hlavním mechanismem chodu ekonomiky a že společnost dosud nenalezla systém, který by byl schopen tržní mechanismus nahradit. Takto nedošlo k deformaci prakticky všech základních složek života jako v paralelně existujícím režimu centrálního plánování ve střední a východní Evropě. Naopak země, které aplikovaly keynesiánské směry regionálního rozvoje, pro své regiony vytvořily přibližně rovnoměrné vývojové podmínky a to s ohledem na systémové makrostruktury. Tímto způsobem bylo zaručeno, že se aktivity lokálních či regionálních aktérů mohly objektivněji materializovat ve vývoji jednotlivých regionů.

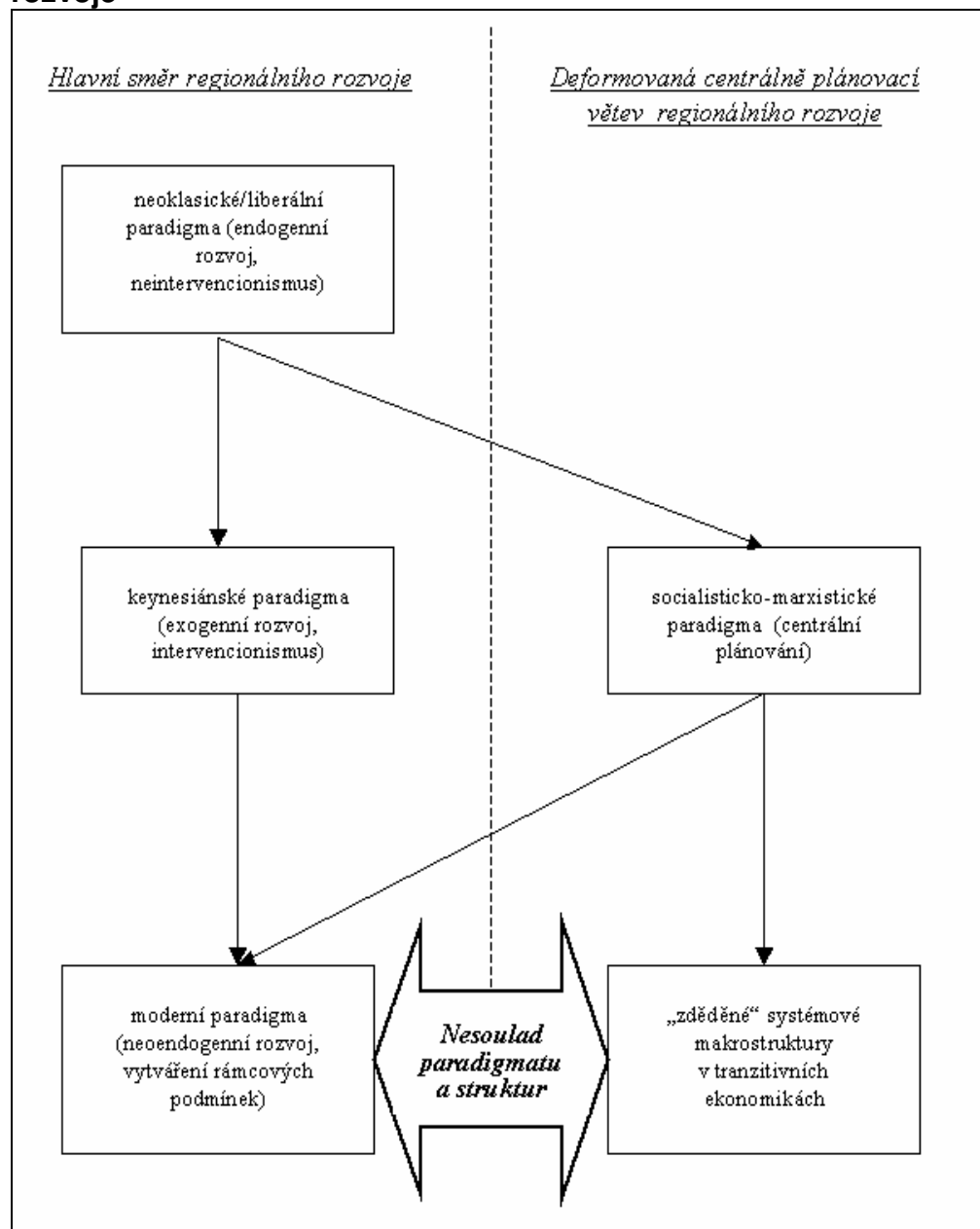
Deformované systémové makrostruktury pak v současné České republice znemožňují adekvátní aplikaci moderních přístupů k regionálnímu rozvoji známých ze západních ekonomik (viz také obrázek 1). Všechny moderní koncepce regionálního rozvoje totiž implicitně považují systémové makrostruktury za decentralizované, resp. přibližně vázané na existující systém osídlení a umožňující alespoň zhruba objektivní vyjádření endogenních aktivit jednotlivých regionů. Jednotlivé lokality a regiony vyspělých zemí ve svém rozvoji vycházejí z přibližně stejných technických, kompetenčních a finančních kategorií, které se vyvíjely přirozenou formou v prostředí tržní ekonomiky a politické demokracie.

I když se velmi často v současnosti hovoří o klesající roli státu (která je v mnoha zemích objektivně patrná), právě systémové makrostruktury vytvářené na celostátní úrovni sehrály v českém regionálním rozvoji tranzitivního období významnou roli. Osud českých regionů je stále významně ovlivňován státní správou, která se vzdává svých finančních zdrojů a kompetencí jen s krajní neochotou.

Zatímco ve vyspělých zemích v průběhu vývoje vykrytalizovaly jak formální, tak i neformální instituce, v tranzitivních ekonomikách, procházejících mnohými vývojovými diskontinuitami a postižených prostředím negativně ovlivňujícím oba typy institucí se zejména v transformačních letech výrazněji prosazovaly neformální instituce. Jedná se zejména o hierarchická spojení mezi regionálními a celostátními aktéry, která jsou vyvolána právě nedostatečnými kompetencemi a finančními možnostmi jednotlivých regionů.

Endogenní regionální rozvoj při podmínkách existujících ve vyspělých zemích je skutečně efektivní, neboť na rozdíl od exogenního regionálního rozvoje mění vnitřní kvalitu sociálních a ekonomických struktur jednotlivých regionů. V České republice však byly s ohledem na silně heterogenní charakter systémových makrostruktur během tranzitivního období výsledky endogenních aktivit místních a regionálních aktérů často značně zkráceny a mnohdy se ani nedočkaly své realizace.

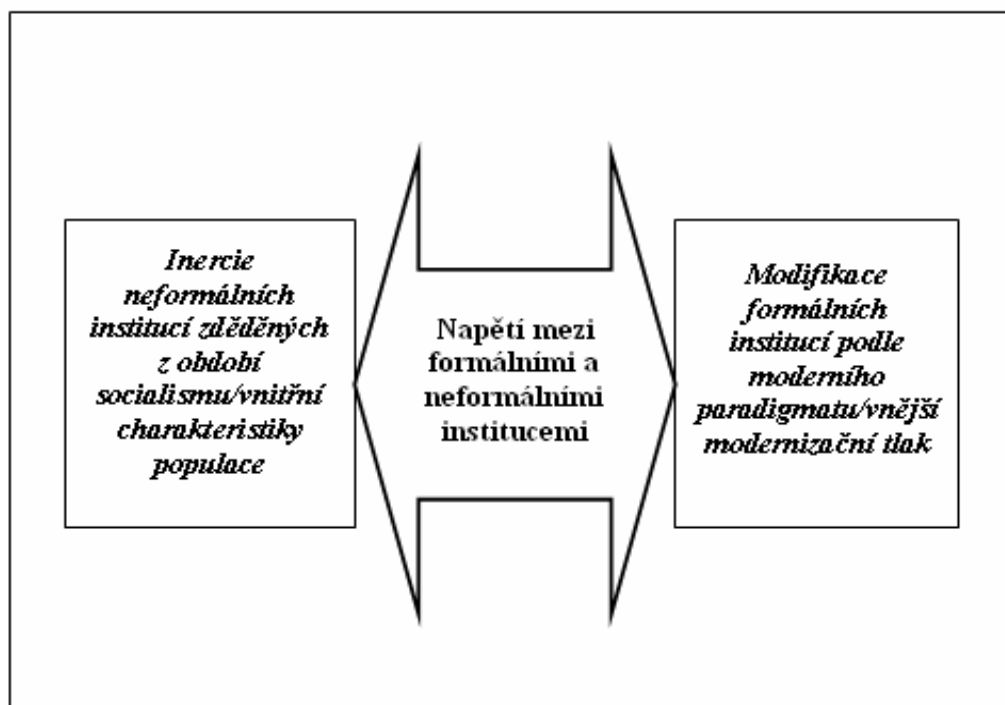
Obrázek 1: Tranzitivní ekonomiky ve světle koncepcí regionálního rozvoje



Zdroj: vlastní

Již rozvojové podmínky jednotlivých českých regionů jsou silně diferencované a mnohdy je jedním z rozhodujících kritérií regionálního (ne)úspěchu vzdálenost od hlavního města. V našich regionech se tak v současnosti objevuje problém napětí mezi relativně setrvačnými a neadekvátně uspořádanými systémovými makrostrukturami a ze zcela odlišné báze vycházejícími moderními přístupy k regionálnímu rozvoji.

Obrázek 2: Napětí mezi formálními a neformálními institucemi v tranzitivních ekonomikách



Zdroj: vlastní

Disharmonie mezi systémovými makrostrukturami a systémem osídlení způsobuje, že v metropolitních oblastech jsou podstatně nižší transakční náklady, nežli v územích periferních. A právě značná prostorová diferencovanost těchto transakčních nákladů způsobuje, že jednotlivci či jednotlivé subjekty s přibližně stejnými schopnostmi mají ve skutečnosti

silně rozdílné možnosti k vlastnímu rozvoji, které jsou dány právě jejich odlišným geografickým umístěním. Z tohoto pohledu jsme oprávněni hovořit o fenoménu prostorové predestinace (podrobněji viz Sucháček, 2008), který je dán lokalizací subjektu a od ní odvozenými transakčními náklady, které v současnosti sehrávají stále důležitější roli.

Alternativně lze problém nesouladu mezi regionálně-rozvojovým paradigmatem a systémovými makrostrukturami v naší zemi vyjádřit pomocí koncepce čtyř vzdáleností. Vedle „běžné“ fyzické vzdálenosti, která zůstává zachována, je možno sledovat také ještě psychologickou, hierarchickou a ekonomickou vzdálenost. Psychologická vzdálenost přitom odpovídá psychologickému vnímání konkrétních regionů a lokalit. Méně rozvinuté oblasti jsou často vnímány jako vzdálenější, než je jejich skutečná geografická vzdálenost. Takto jsou vytvářeny mentální mapy reflektující image jednotlivých regionů.

Ekonomická vzdálenost je zase vyjádřitelná náklady, které jsou nutné k jejímu překonání. Tento typ vzdálenosti je závislý na kvalitě existující fyzické infrastruktury, která může náklady na dosažení určitého místa významně zredukovat. Hierarchická vzdálenost pak vyjadřuje pozici regionu či místa v rámci systému veřejné správy, ale také sociálně-ekonomickou důležitost daného teritoria. Velkoměsto tak bude ležet hierarchicky blízko jiného velkého významného města, které je fyzicky vzdáleno i stovky kilometrů; malá vesnice ve vzdálenosti deseti kilometrů od velkoměsta však od něj bude hierarchicky značně vzdálená.

Mají-li být vytvořeny přibližně rovnoměrné podmínky pro endogenní rozvoj jednotlivých míst a regionů, je žádoucí, aby byly ekonomické, hierarchické a psychologické vzdálenosti relativně (tj. s ohledem na existující systém osídlení) pokud možno co nejmenší. Zatímco mnohé vyspělé ekonomiky tyto vzdálenosti skutečně v průběhu minulých desetiletí zredukovaly, v České republice jako by došlo k opačnému vývoji a nárůstu těchto vzdáleností.

Lze tedy konstatovat, že zejména v případě České republiky nejsou lokalizační atraktivita ani rozvojové podmínky jednotlivých regionů dány, ale vytvářeny konkrétními regionálně-politickými opatřeními a to především ze strany centrálních institucí. Jako naprosto neuspokojivé a silně diferencované lze přitom charakterizovat podmínky determinující endogenní rozvojové možnosti jednotlivých lokalit a regionů.

Závěrem

Článek ukazuje, že současné trajektorie regionálního rozvoje jsou silně ovlivněny předchozím historickým vývojem. Zatímco v zemích vyspělého světa v průběhu vývoje systémové makrostruktury přirozeně vykryštovaly, v ekonomikách tranzitivních ovlivnily stav systémových makrostruktur velmi negativně mnohé vývojové diskontinuity. V současné České republice tedy mohou jen stěží nalézt praktického uplatnění recepty na neo-endogenní regionální rozvoj známé ze zemí vyspělých. Regionálně-rozvojová politika v České republice by se měla zaměřit především na postupnou modifikaci neadekvátně uspořádaných systémových makrostruktur, které významným způsobem brání skutečnému regionálnímu rozvoji a které zintenzivňují fenomén prostorové predestinace.

LITERATURA:

1. KERN, J., SUCHÁČEK, J.: O potřebě deblokace regionálního rozvoje v České republice. In: *Ekonomická revue*, roč. 10, č. 3, 2007, s. 89-99, ISSN 1212-3951.
2. MALINOVSKÝ, J., SUCHÁČEK, J.: *Velký anglicko-český slovník regionálního rozvoje a regionální politiky Evropské unie*. Ostrava, VŠB-Technická univerzita, 2007, 956 s., ISBN 80-248-1117-0.
3. SUCHÁČEK, J.: O nesouladu systémových makrostruktur a regionálně-rozvojového paradigmatu v České republice. In: *Sborník ze závěrečného semináře k metodám regionálního rozvoje*. VŠB-TU, VŠE a MMR, 2006, s. 1-5, CD-ROM, ISBN 80-248-1265-7.
4. SUCHÁČEK, J.: *Territorial development reconsidered*. Ostrava, VŠB-Technická univerzita, 2008, 189 s., ISBN 978-80-248-1876-4.

POPULAČNÍ VÝVOJ MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE

Ivan Šotkovský

ABSTRAKT

Článek přináší poznatky o prostorové odlišnosti populačního vývoje českých krajů a především kraje Moravskoslezského. Základní informace o prostorových znacích kraje a jeho administrativně správním postavení v České republice dále doplňují základní prostorové komparace s ostatními třinácti prostorovými jednotkami na úrovni kraje (NUTS 3). Nechybí ani prostorová hierarchie Moravskoslezského kraje s jeho 22 správními obvody obcí s rozšířenou působností a 299 obcemi. Vývoj populační velikosti Moravskoslezského kraje je sledován od roku 1890 na základě dostupných dat z jednotlivých sčítání lidu, domů a bytů (SLDB) z pohledu současného územního vymezení kraje. Poslední census se uskutečnil v roce 2001, ale naše analýza dále využívá dat z běžné evidence k posouzení změn populační velikosti až ke konci roku 2007. Její základní atributy, tzn. přirozená, migrační a celková měna, jsou podrobně studovány v časové periodě let 1971 až 2007. Lidnatostní vývoj populace Moravskoslezského kraje je především analyzován na základě hodnocení dlouhodobých změn ukazatelů hrubé míry přirozeného přírůstku (hmpp), hrubé míry migračního salda (hmms) a hrubé míry celkového přírůstku populace (hmcpp). Pomocí hierarchické metody shlukové analýzy těchto ukazatelů za čtrnáct krajů ČR je provedena jejich dynamická prostorová typologie. Změny populační velikosti kraje jsou posuzovány nejen v kontextu časového období 120 let, ale i v komparaci s ostatními kraji Česka po roce 1970.

Úvod

Odlišné ekonomické prostředí a jeho vývoj není možné poznávat a studovat bez znalosti lidského zdroje, který ve svém komplexnějším vyjádření můžeme bezvýhradně ztotožnit s pojmy obyvatelstvo či populace. V ekonomických vědách se dočteme, že mezi základní zdroje ekonomiky

patří lidské zdroje, půda, kapitál a nové technologie. Populační analýzy jsou tak nedílnou součástí hodnocení ekonomického postavení každého státu nebo regionu. Dlouhodobě se otázkám populačního stavu a vývoje věnuje demografická věda. Právě sledováním populačního vývoje můžeme přispět k požadovanému hodnocení lidského zdroje velmi erudovaně. Zachycení populačních změn, vyhodnocování jejich dopadů na ekonomické a sociální zázemí člověka nám dává přesnější obraz o stavu lidské společnosti i její ekonomické činnosti.

Proč potřebujeme demografické a sociální analýzy? Jedna z globálních myšlenek současnosti posuzuje potřebu lidstva na základě trvale udržitelného rozvoje. Myšlenka udržitelného rozvoje souvisí s výsledkem výzkumné práce tzv. „Římského klubu“. Především jeho studie Meze růstu² (1972) podnítila výrazný zájem o zdrojové zabezpečení vývoje lidské společnosti. Důležitost zdrojů prohloubila dále v 70. letech vyvolaná ropná krize a to částečně jako výsledek politiky OPEC. Základní teze studie Meze růstu, že populační růst a spotřeba přírodních zdrojů bude nevyhnutelně vést ke globální (celosvětové) ekonomické, ekologické a demografické krizi, ztratila částečně na své síle (razantnosti) ve vědeckých kruzích. Důvodem byla počítačová simulace parametrů, které se ukázaly být příliš zjednodušující. Nedostatečně předvíдалy pravděpodobné množství technologických pokroků a mnohočetnost vztahů a opakovacích procesů se zpětnou vazbou mezi zdroji, obyvatelstvem, výrobou a znečišťováním životního prostředí. Překážkou udržitelného rozvoje nutně nemusí být jenom nedůslednost či nečinnost a lhostejnost vládní moci a společnosti, ale také komplexnost a složitost vzájemných vztahů mezi demografickými změnami a ekonomickým rozvojem, vzděláním, kulturou a zdroji. Nejznámější definice cílů trvale udržitelného rozvoje pochází přímo ze Světové komise pro životní prostředí a rozvoj (World Commission on Environment and Development – WCED): „Trvale udržitelný rozvoj je takovým rozvojem, který naplňuje potřeby přítomných generací, aniž by ohrozil schopnost naplňovat je i generacím budoucím.“ Zpráva WCED dále upřesňuje, že termínem ‚potřeby‘ se myslí základní potřeby vždy těch nejchudších obyvatel planety. V opačném případě by se pojem potřeby mohl statisticky dezinterpretovat: ač by se globální stav mohl jevit relativně v pořádku, následky případné katastrofy by nejvýrazněji nesly nejchudší

² Meadows, D., H., Meadows, D., L., Randers, J., Behrens, W., W.: The Limits to Growth. London, Earth Island Ltd., 1972, 205 s.

skupiny obyvatel (např. přímořské populace rozvojových států v případě výraznějšího stoupání hladin oceánů, kdy by se vyspělé země s tímto defektem dokázaly relativně úspěšně vyrovnat). V zásadě mezi takové potřeby lze počítat především dostatečné množství jídla, pitné vody, odpovídající přístřeší, základní úroveň lékařských a vzdělávacích služeb a kvalitní životní prostředí. Trvale udržitelný rozvoj je takovým způsobem ekonomického růstu, který uvádí v soulad hospodářský a společenský pokrok s plnohodnotným zachováním životního prostředí. Mezi hlavní cíle trvale udržitelného rozvoje patří zachování životního prostředí dalším generacím v co nejméně pozměněné podobě. Evropský parlament definoval udržitelný rozvoj jako „zlepšování životní úrovně a blahobytu lidí v mezích kapacity ekosystémů při zachování přírodních hodnot a biologické rozmanitosti pro současné a příští generace.“ Ať se díváme na pojem udržitelného rozvoje z různých stránek, jedno mají společné. Zachování kvality života a prostředí je postaveno na existenci budoucích generací. Je tedy v definici udržitelného rozvoje dostatečně zdůrazněno, že nám mimo jiné jde o příští lidské generace. Právě jejich početní velikost, časové proměny lidnosti, přirozená měna a migrační chování stojí v pozadí současného i budoucího stavu obyvatelstva na světě. A ten z hlediska prostorového řádu vnímáme jako množinu dílčích území, konkrétních regionů a lokalit.

1. Prostorové vymezení a geografická poloha Moravskoslezského kraje

Současné kraje jako vymezená území samosprávných celků s přiznanou právní subjektivitou oficiálně začala fungovat na území našeho státu až od 1. ledna roku 2000 po přijetí tzv. zákona o vytvoření vyšších územních samosprávných celků. Moravskoslezský kraj byl pod názvem "Ostravský kraj" vytvořen ke dni 1. ledna 2000 ústavním zákonem č. 347/1997 Sb., o vytvoření vyšších územních samosprávných celků a o změně ústavního zákona České národní rady č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky. Ústavním zákonem č. 176/2001 Sb., kterým se mění ústavní zákon č. 347/1997 Sb., o vytvoření vyšších územních samosprávných celků a o změně ústavního zákona České národní rady č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky, byl ke dni 31. května 2001 změněn název kraje na "Moravskoslezský kraj". V průběhu roku 2004 byly provedeny další úpravy v územním vymezení Moravskoslezského kraje. K poslední změně

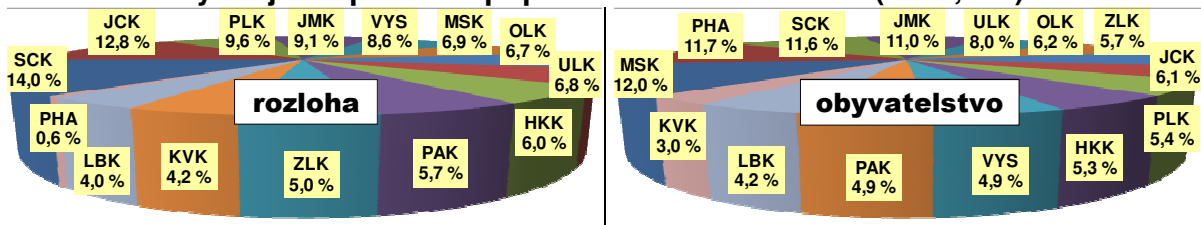
došlo 1. 1. 2005, když proběhlo administrativní převedení tří obcí MSK (Moravský Beroun, Norberčany, Huzová) ke kraji Olomouckému^{3/}. Současný počet obcí kraje tak dosáhl 299. Protože se územně-správní členění státu stabilizuje téměř 10 let od posledních zásadních změn územně-správního členění státu, další prostorové změny se dají očekávat jen velmi výjimečně. Od roku 2003, kdy vstoupilo v platnost nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1059/2003 ze dne 26. května 2003, o vytvoření společné klasifikace územních statistických jednotek (NUTS), byla tato klasifikace zavedena i pro území České republiky. Nařízení 1059/2003 nastavuje závazné limity charakteru územních statistických jednotek, jejichž zabezpečením se vytvářejí základní předpoklady pro objektivní vyhodnocování a srovnávání různých evropských regionů. V tomto pojetí jsou české kraje označovány jako úroveň NUTS 3. Moravskoslezský kraj je jedním ze 14 vyšších územních samosprávných celků v Česku (NUTS 3), které na území našeho státu nesou označení kraj. Leží v nejvýchodnějším výběžku ČR (mapa 1) při společných hranicích s Polskem a Slovenskem. Jeho vnitřní strukturu tvoří šest okresů (úroveň LAU 1) a ke konci roku 2008 také 299 obcí (úroveň LAU 2).

Mapa 1: Mapa krajů Česka, jejich poloha a okresní složení



Rozdíly v populační velikosti na úrovni NUTS 3 (14 krajů, graf 1) jsou natolik významné, že je velice složité provést objektivní komparaci populačního vývoje těchto územních jednotek. Značné rozdíly mezi kraji v rozloze i bez území Prahy (0,6 % z rozlohy ČR), kdy největší kraj Středočeský je plochou 3,5krát větší než Liberecký, jsou sice výrazné, ale jejich dopad na demografické chování nedosahuje významu populační velikosti. Na území českého státu je z krajů největší Středočeský (14 %), za ním následují kraje Jihočeský (12,8 %), Plzeňský, Jihomoravský a Vysočina. Šestým plošně nejrozsáhlejším je MSK s podílem na rozloze státu téměř 7 % a je tak rozlohou poloviční při srovnání se Středočeským krajem. Nejmeně rozlehlým krajem bez území Hl. m. Prahy je kraj Liberecký, kterého plocha odpovídá 58 % velikosti MSK. V podmínkách ČR je Moravskoslezský kraj středně rozlehlým. Při populačním srovnání je však tento kraj v Česku největší, tedy nejlidnatější. Na celé populaci našeho státu se podílí 12 % a je čtyřnásobně lidnatější než nejméně lidnatý Karlovarský kraj (3 % z populace ČR). Počtem obyvatel poloviční a tedy i menší než MSK je celkem šest krajů Česka: Karlovarský, Liberecký, Pardubický, Vysočina, Královéhradecký a Plzeňský. K populačně největším po MSK patří kraje Hl. m. Praha, Středočeský a Jihomoravský, který je populačně menší jen o 8,3 %.

Graf 1: Podíly krajů na plošné a populační velikosti Česka (2007, KS).

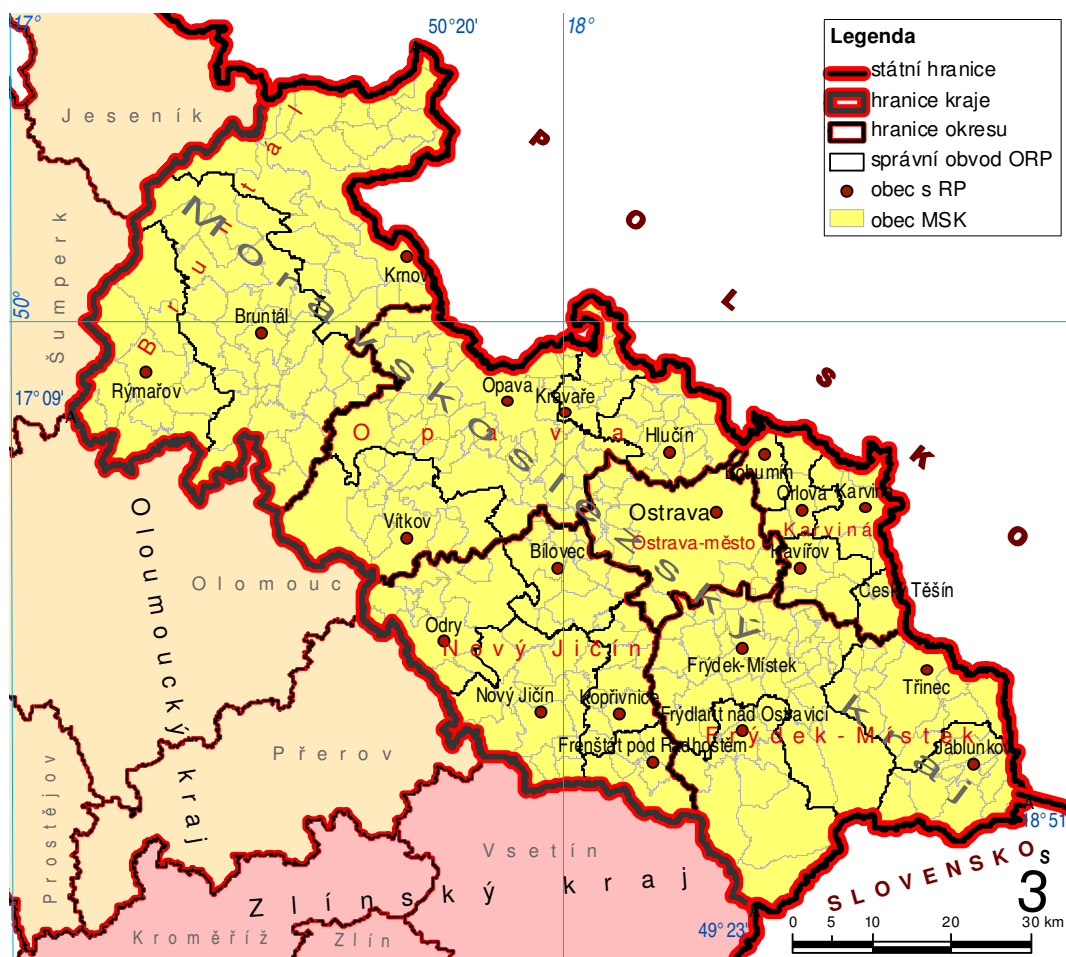


Zdroj: vlastní

Matematickogeografická poloha Moravskoslezského kraje je dána zeměpisnými souřadnicemi (mapa). Nejvýchodnějším místem kraje a vzhledem k poloze v rámci ČR i celého státu je obec Bukovec (18°51' v.z.d.) v okrese Frýdek-Místek. Zde leží i nejjižnější bod kraje obec Bílá (49°23' s.z.š.). V okrese Bruntál najdeme nejzápadněji položenou obec Tvrdkov (17°09' v.z.d.) a nejseverněji ležící obec Slezské Pavlovice (50°20' s.z.š.) v osoblázkém výběžku (mapa). Geopolitická a geoeconomická

poloha z pohledu celostátních poměrů v podmínkách uzavřených evropských států od konce 2. sv. války byla po několik desítek let spíše nevýhodou. V tomto období pro celý prostor ČR bez ohledu na vnitřní prostorovou úroveň bylo nejvýraznějším hnacím pólem zásadních ekonomických, politických, sociálních i kulturních rozhodnutí hlavní město státu Praha s jeho nejbližším zázemím. Čím vzdálenější potom byla prostorová poloha od Prahy, jako sídla s vysokou váhou svých

Mapa 2: Základní administrativní mapa MSK (k 31. 12. 2008)



komplexních funkcí, tím byla celková dynamika rozvoje oslabována.

V Moravskoslezském regionu je tato záležitost nejlépe viditelná na jeho nedostatečném vybavení silnicemi nadregionálního významu a možnostech kvalitativního napojení na silnice nejvyšší třídy, zejména pak dálnice. Protože je Česko od roku 2004 členem EU, můžeme očekávat pozitivní zhodnocení centrální evropské polohy při hranicích s Polskem a Slovenskem. Kraj má společnou hranici s Polskem v délce přibližně 236 km, se Slovenskem 48 km, se Zlínským krajem 52 km a s krajem Olomouckým 159 km.

Celková hranice kraje tak dosahuje délky 495 km. Protože velká část hodnoceného období leží v časovém intervalu před rokem 2000, bylo provedeno územní sjednocení z pohledu rozlohy MSK ke konci roku 2007 (5 427 km²). V Česku bylo ke konci roku 2008 6 249 obcí a z toho 594 měst (1 hlavní město, 23 statutárních měst a 570 ostatních měst), 200 městysů a 5 vojenských újezdů. V samotném Moravskoslezském kraji bylo obcí 299 a z toho 41 měst (5 statutárních měst a 36 ostatních měst) a 3 městyse. Přitom na počátku 70. let 20. století bylo obcí v MSK celkem 411, o deset let později po rozsáhlejších administrativních úpravách již jenom 168 (rok 1981) a v roce 1990 na počátku hlubokých celospolečenských změn 170. Sídlní struktura MSK prošla po roce 1970 velikými změnami. K roztříštěnosti a velikým rozdílům přispěla zejména státem chtěná silná centralizace obcí především v letech 1971 (411) až 1989, kdy byl počet obcí kraje nejmenší (162). Tento pokles počtu obcí o 61 % byl výrazně nad celorepublikovým průměrem (pokles o 45 %).

K rozmístění a sídelní hierarchii podle správních obvodů ORP (mapa a tabulka 1) v Moravskoslezském kraji několik následujících poznámek: Je zřetelné významnější postavení krajského města nejen pro kraj, ale ještě výrazněji pro správní obvod jako obce s rozšířenou působností. Co tento předpoklad potvrzuje je, že SO ORP Ostrava má vysokou zalidněnost (1 012 ob./km², tabulka 1), také stupeň urbanizace podle velikostního přístupu dosahuje 92 % (podle legislativního přístupu dokonce 96,8 %). Nad 75 % dosahují stupně urbanizace ještě SO ORP Bohumín, Český Těšín, Havířov a Karviná.

Tabulka 1: Sídlní hierarchie SO ORP Moravskoslezského kraje k 31. 12. 2007.

SO ORP (MSK)	rozloha (km ²)	počet obyvatel	zálid. (ob./km ²)	počet obcí	mho	počet měst	populační váha podle VKO (v %)					st. urb. (lp)	st. urb. (vp)
							do 199	200 - 999	1 000 - 4 999	5 000 - 9 999	20 000 +		
Bílovec	162	25 852	159	10	6,16	2	0,00	25,62	5,76	29,08	0,00	68,62	39,5
Bohumín	48	29 789	619	0	0,00	2	0,00	0,00	0,00	23,08	76,92	100,0	76,9
Bruntál	630	39 419	63	28	4,45	3	0,75	20,33	19,76	14,78	0,00	65,4	44,4
Český Těšín	44	26 738	602	1	2,25	1	0,00	0,00	4,13	0,00	95,87	95,9	95,9
Frenštát pod Radh.	99	18 957	192	5	5,07	1	0,00	3,00	37,99	0,00	0,00	59,0	59,0
Frýdek-Místek	480	108 916	227	35	7,29	2	0,00	10,08	35,54	0,00	54,38	57,8	54,4
Frýdlant nad Ostr.	317	22 754	72	10	3,15	1	0,00	13,94	43,64	42,42	0,00	42,4	0,0
Haviřov	88	98 555	1 117	4	4,54	1	0,00	0,00	14,73	0,00	85,27	85,3	85,3
Hlučín	165	41 053	248	13	7,86	2	0,00	6,50	58,84	0,00	0,00	44,9	34,7
Jablunkov	176	22 502	128	11	6,24	1	0,00	12,39	62,31	25,30	0,00	25,3	0,0
Karviná	106	74 045	701	3	2,84	1	0,00	0,00	7,81	7,27	84,92	84,9	84,9
Kopřivnice	121	41 668	344	7	5,77	3	0,00	10,72	12,40	21,09	55,79	85,0	55,8
Kravaře	101	21 146	210	8	7,95	1	0,00	11,43	56,31	32,26	0,00	32,3	0,0
Krnov	574	42 567	74	22	3,83	3	0,14	16,33	23,05	0,00	59,23	68,5	59,2
Nový Jičín	275	48 389	176	14	5,08	1	0,00	6,45	39,67	0,00	53,88	53,9	53,9
Odry	224	17 486	78	8	3,57	2	0,97	22,84	0,00	76,20	0,00	76,2	0,0
Opava	567	101 728	179	39	6,88	2	0,52	10,21	26,07	5,28	57,92	63,2	57,9
Orlová	70	46 270	661	2	2,86	2	0,00	0,00	13,68	15,17	71,14	86,3	71,1
Ostrava	332	335 618	1 012	9	2,71	4	0,00	0,68	3,75	3,69	91,88	96,8	91,9
Rýmařov	332	16 641	50	9	2,71	2	0,90	24,84	21,44	52,82	0,00	74,3	0,0
Třinec	235	55 718	237	11	4,69	1	0,00	3,16	19,96	9,30	67,58	67,6	67,6
Vítkov	280	14 086	50	10	3,57	2	2,42	21,92	31,70	43,96	0,00	66,0	0,0
SO ORP MSK	5 427	1 249 897	230	259	4,77	40	0,17	6,19	18,83	9,19	61,37	76,2	65,6

Zdroj: vlastní

Za středně urbanizované SO ORP můžeme považovat ty, kde stupeň urbanizace (podle velikostního přístupu) se pohybuje mezi 50 až 74,9 % (Frenštát p. Radhoštěm, Frýdek-Místek, Kopřivnice, Krnov, Nový Jičín, Opava, Orlová a Třinec).

Spíše rozptýlenější osídlení s menšími sídly mají SO ORP Bílovec, Bruntál a Hlučín, kde se stupeň urbanizace pohybuje mezi 25 až 49,9 %.

Za vyloženě venkovské prostory můžeme považovat ty oblasti, kde se stupeň urbanizace nedostane přes 25 %. A současně mají značnou

populační váhu sídel do 199 obyvatel nebo do 999 obyvatel. V Moravskoslezském kraji je těchto SO ORP šest: Frýdlant n. Ostravicí, Jablunkov, Kravaře, Odry, Rýmařov a Vítkov.

2. Populační vývoj do roku 2001 podle dat SLDB

Vývoj populační velikosti Moravskoslezského kraje můžeme sledovat od roku 1890 na základě dostupných dat z jednotlivých sčítání lidu, domů a bytů (SLDB). Kvalitu dat tohoto typu statistického soupisu garantuje vždy statistický úřad každého státu, v našem případě dnes Český statistický úřad (ČSÚ). Ve sledovaném období 110 let bylo území našeho kraje součástí různě vymezených územně správních celků. Protože jsou dotazníková šetření censů vedena až na úroveň obcí, je možné bez podstatnějších chyb provádět územní sjednocení na současný stav vymezení kraje.

Na počátku sledovaného období v roce 1890 byl počet obyvatel Moravskoslezského kraje 684,4 tisíc (graf 2). Až k roku 2001 následovalo deset censů, když o jediném neuskutečněném rozhodly tragické události vypuknutí 2. světové války v roce 1939 a census připravovaný na rok 1940 se nemohl uskutečnit. Z důvodu nacistické okupace tehdejšího Československa proto nemáme k dispozici přesný počet obyvatel. Pro úplnost dekadických časových řad jsme provedli populační odhad počtu obyvatel MSK v roce 1940 (k 15. 2.). Vzhledem k předcházejícímu spíše lineárnímu růstu jsme použili vzorec pro výpočet počtu obyvatel metodou lineární extrapolace v minulosti (tj. konstantní zvětšování obyvatelstva za stejné období - k), kdy na základě dvou známých hodnot předcházejících dopočítáváme neznámou hodnotu následující (2.1). Matematický zápis pro výpočet populačního odhadu byl následující:

$${}_{\tau_j}P = {}_{\tau_1}P + k, \text{ kde } k = (\tau_j - \tau_1) \frac{{}_{\tau_2}P - {}_{\tau_1}P}{(\tau_2 - \tau_1)} \quad \text{nebo} \quad (2.1)$$

$${}_{\tau_j}P = {}_{\tau_1}P + (\tau_j - \tau_1) \frac{{}_{\tau_2}P - {}_{\tau_1}P}{(\tau_2 - \tau_1)}. \quad (2.2)$$

Hodnotu konstanty jsme propočítali z dostupných dat ze SLDB v roce 1930

$(t_1 P)$ a 1921 $(t_2 P)$.

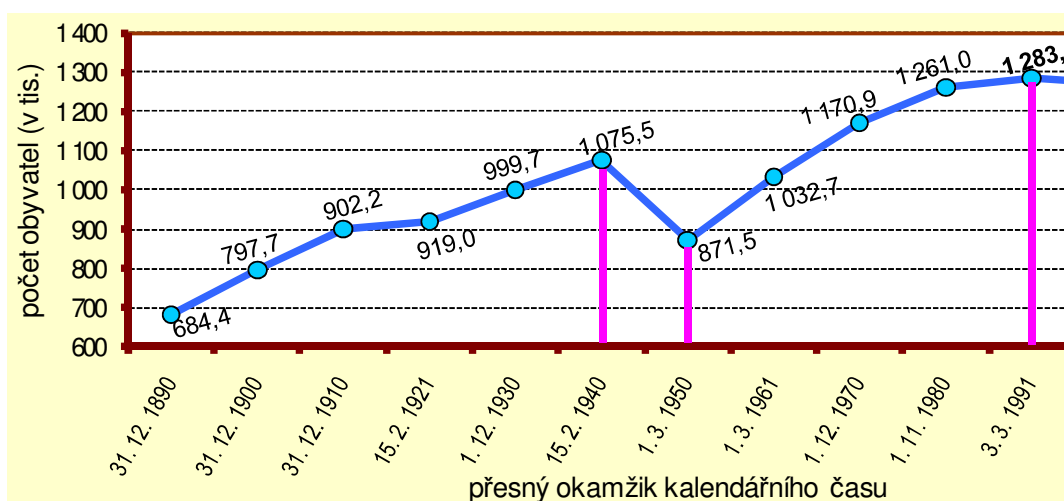
$${}_{\tau_j} P = 996\,662 + 110 \cdot \frac{999\,662 - 919\,027}{117} = 1\,075\,473 \quad (2.3)$$

Významným obdobím populačního růstu byla léta 1890 až 1940. V tomto půlstoletí se počet obyvatel kraje zvýšil o více než 408 tisíc (60 %). Události 2. světové války potom vedly k početnímu poklesu obyvatel o 204 tisíc mezi roky 1940 a 1950. Tato ztráta téměř 1/5 obyvatel kraje měla vážné ekonomické a sociální dopady. Vždyť se jednalo především o populaci v ekonomicky aktivním věku. Dalších 30 let po roce 1950 bylo obdobím významného růstu počtu obyvatel regionu. Jestliže pro období 1890 až 1940 měla větší vliv na změnu populační velikosti přirozená měna, potom ve třech dekádách od roku 1950 bylo vedle přirozené měny stejně významné kladné saldo migrace. Vždyť přibýlo celkově 390 tisíc obyvatel, což představovalo relativní navýšení obyvatel o 45 %. Následující už menší růst počtu obyvatel vygradoval v roce 1994, kdy bylo dosaženo shodně nejvyšších hodnot početního stavu obyvatelstva u MSK i České republiky. V následujících jedenácti letech ubyla česká populace o téměř 135 tisíc a úbytek v Moravskoslezském kraji přesáhl 31 tisíc. Do roku 1999 měla na populační velikost MSK rozhodující vliv přirozená měna, ale s tím, že do roku 1994 šlo o přirozené přírůstky a od roku 1995 až do roku 1999 o přirozené úbytky.

Od roku 2000 s výjimkou roků 2002 a 2003 je velikost populace výrazněji ovlivněna migračním saldem. U českého obyvatelstva měl přirozený přírůstek větší váhu jen do roku 1991 (a to ještě s výjimkou let 1990, 1989 a 1986), od roku 1992 mají větší vliv na změnu populační velikosti migrace. Ty byly kladné např. už od roku 1971 s výjimkou roku 2001. Je skutečností, že od počátku roku 2003 se začíná počet obyvatel ČR opět zvyšovat. Ale je zapotřebí zdůraznit, že tento nárůst je zcela ovlivněn kladným migračním saldem našeho státu. Přitom vzrůst migračního zisku významně souvisí také se změnou statistické evidence zahraniční migrace, kdy se rozšířil okruh osob zahrnutých do této migrace i o osoby, které získaly povolení k dlouhodobému pobytu nebo jim byl přiznán statut uprchlíka (původně se zahraniční migrace vázala pouze na získání či ztrátu trvalého pobytu v ČR). Migrace nám tak od roku 2002 dává metodicky částečně odlišný pohled na migrační chování naší

populace, než bylo dosud zvykem, a proto se s touto kategorií musí pracovat opatrněji.

Graf 2: Vývoj počtu obyvatel Moravskoslezska podle údajů ze sčítání lidu⁴



Zdroj: vlastní

Více než staletá řada sčítání lidu na území našeho státu nám dává možnost při přepočtech na současná území sledovat dlouhodobé změny populační velikosti. Většina krajů včetně celé české populace dosáhla svého maxima okolo roku 1940. U Moravskoslezského kraje tomu bylo jinak. Na základě dostupných dat z konce 19. století můžeme pozorovat více než stoletý růst počtu obyvatel kraje až do poloviny roku 1994, kdy trvale žilo na jeho území něco málo přes 1,29 mil. obyvatel (nárůst o téměř 90 %). V následujících třinácti letech (graf č. 3) až k roku 2007 se počet obyvatel snížil o více než 40 tisíc na hodnotu 1,249 mil (pokles o 4 %).

Za století růstu české populace můžeme považovat období mezi roky 1890 a 1991. Počet obyvatel Česka se navýšil o 19 %. Největší lidnatostní boom se odehrál na území Prahy, kde došlo k nárůstu bezmála o 180 % (tabulka 2). Druhým populačně nejdynamičtějším krajem byl Moravskoslezský kraj (nárůst o téměř 90 %). Největší období růstu (graf 2) bylo zaznamenáno ve dvacetiletích 1890 až 1910 (přibylo téměř 220 tisíc),

⁴ údaje ze SLDB (r. 1940 lineární extrapolace), stavy přepočtené k současné velikosti území.

1921 až 1940 (přírůstek o 156,5 tisíc) a 1950 až 1970 (nárůst o necelých 300 tisíc) a desetiletí 1970 až 1980 (nárůst o 90 tisíc).

Tabulka 2: Lidnatostní vývoj českých krajů od roku 1890⁵

období	populační přírůstky krajů ČR ve vybraných obdobích (%)														
	ČR	PHA	STC	JCK	PLK	KVK	ULK	LBK	HKK	PAK	VYS	JMK	OLK	ZLK	MSK
1890 - 2001	18,1	167,3	2,5	-12,7	-10,8	-19,9	1,4	-16,2	-13,1	-1,9	-2,4	45,3	6,6	67,0	85,5
1890 - 1991	18,9	177,6	1,6	-13,0	-9,6	-20,5	1,9	-16,8	-12,7	-1,8	-2,0	46,5	7,1	67,5	87,5
1890 - 1910	16,3	52,7	9,0	5,2	11,9	25,8	30,6	11,9	7,6	6,4	2,6	19,4	9,6	13,1	31,8
1921 - 1940	12,9	58,4	7,9	-4,8	2,9	19,0	14,8	14,3	4,8	4,7	-3,6	14,9	11,1	15,1	17,0
1940 - 1950	-21,3	-8,5	-14,6	-21,5	-26,6	-55,1	-38,3	-37,3	-20,6	-19,5	-11,6	-12,2	-22,7	2,6	-19,0
1950 - 1980	15,7	11,8	6,1	11,3	7,5	27,7	13,3	10,3	5,6	14,3	12,0	17,0	14,8	23,6	44,7
1980 - 2001	-0,6	-1,1	-2,5	2,0	-3,0	-2,5	-1,5	4,1	-1,9	-0,8	0,5	-0,6	-0,8	0,6	0,7

Zdroj: vlastní

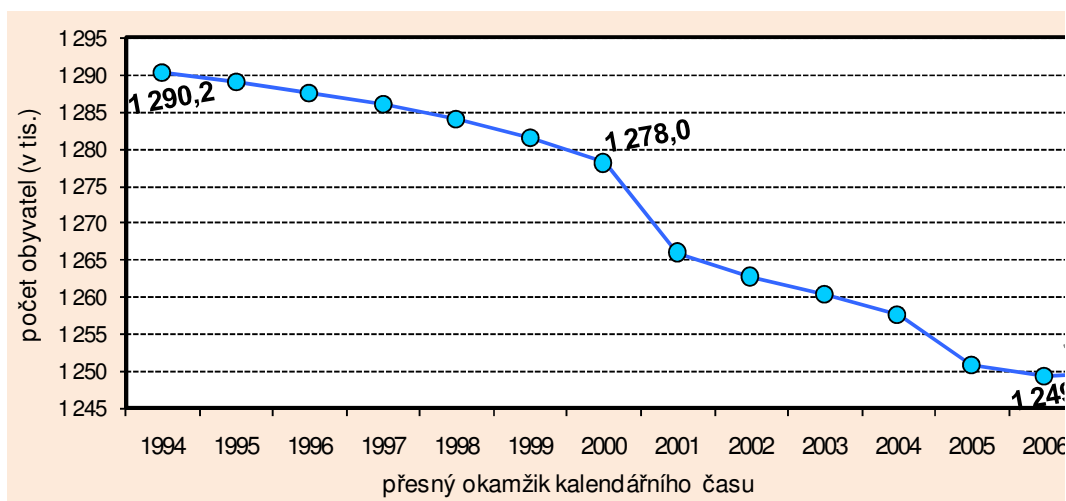
U českého obyvatelstva měl přirozený přírůstek větší váhu jen do roku 1991 (a to ještě s výjimkou let 1990, 1989 a 1986), od roku 1992 mají větší vliv na změnu populační velikosti migrace. Ty byly kladné např. už od roku 1971 s výjimkou roku 2001. Je skutečností, že od počátku roku 2003 se začíná počet obyvatel ČR opět zvyšovat. Ale je zapotřebí zdůraznit, že tento nárůst je zcela ovlivněn rostoucím kladným migračním saldem našeho státu. Přitom vzrůst migračního zisku souvisí nejen se změnou geopolitické situace v Evropě, ale i se změnou statistické evidence zahraniční migrace, kdy se rozšířil okruh osob zahrnutých do této migrace i o osoby, které získaly povolení k dlouhodobému pobytu nebo jim byl přiznán statut uprchlíka (původně se zahraniční migrace vázala pouze na získání či ztrátu trvalého pobytu v ČR). Migrace nám tak od roku 2002 dává metodicky částečně odlišný pohled na migrační chování naší populace, než bylo dosud zvykem, a proto se s touto kategorií musí pracovat opatrněji.

Ve vývoji přirozené měny za posledních více než 40 let je velmi patrný dlouhodobý pokles přirozené měny české populace. Trend byl v podstatě jenom jednou významněji narušen v polovině 70. let, kdy stát

⁵ údaje ze SLDB (r. 1940 lineární extrapolace), stavy přepočtené k současné velikosti území.

prováděl tzv. pronatalitní politiku a ekonomickými stimuly posílil reprodukční proces v Česku. Tehdy se hodnota hrubé míry přirozeného přírůstku vyšplhala na hodnoty přesahující 6 ‰. Až na výjimky se minimálně od poloviny 19. století stala přirozená změna hlavním činitelem populační velikosti. Až posledních pět let od roku 2003 je poprvé hlavní hybnou silou početní velikosti obyvatelstva státu migrace a zatím i s významně rostoucí tendencí.

Graf č. 3: Vývoj počtu obyvatel MSK od roku 1994 (koncové stavy běžné evidence)⁶



Zdroj: vlastní

Nejvíce obyvatel trvale bydlelo v MSK v roce 1994 a to v počtu necelých 1,295 mil. To odpovídá také poválečné kulminaci počtu obyvatel v ČR. Od roku 1995 počet obyvatel Moravskoslezského kraje ubývá. Za posledních dvanáct let to dělá celkem přes 45 tisíc obyvatel. Mezi posledními dvěma cenzy (1991 a 2001) ubylo v regionu téměř 14 tisíc, což činí roční průměrnou ztrátu pod 1,5 tisíc obyvatel. Největší roční poklesy populační velikosti proběhly v letech 2001 až 2005 (graf č. 3), když v tomto pětiletém období ubylo obyvatel kraje o bezmála 27,3 tisíc. A oba koncové

⁶ údaje z běžné evidence obyvatelstva zpracované ČSÚ, stavy přepočtené k současné velikosti území.

roky byly těmi, které vykazovaly ztráty obyvatel největší. V kalendářním roce 2006 se již váha poklesu viditelně snížila. V průběhu roku 2007 se počet trvale bydlících občanů dokonce navýšil o 600, ale jde o nepatrnou změnu populační velikosti.

3. Analýza celkové populační měny obyvatelstva kraje

K základním vitálním charakteristikám patří vyhodnocování procesů natality a mortality. Kvalita jejich vzájemné podmíněnosti v rámci reprodukčního procesu potom vypovídá o přirozené obměně obyvatelstva, která je nečastěji popisována pomocí ukazatele přirozeného přírůstku (PP), kdy výsledná hodnota je vyjádřena v absolutních hodnotách, nebo hrubé míry přirozeného přírůstku (hmpp) v relativním vyjádření (‰). První ukazatel tak můžeme pomocí vzorce zapsat takto:

$$PP = N^v - D \quad (3.1)$$

Druhý ukazatel má zápis potom následující:

$$hmpp = \frac{PP}{P} \cdot 1000, \text{ případně lze ukazatel rozepsat a potom} \quad (3.2)$$

$$hmpp = \frac{N^v - D}{P} \cdot 1000 = \left(\frac{N^v}{P} \cdot 1000 \right) - \left(\frac{D}{P} \cdot 1000 \right) = hmp - hmú.$$

N^v je počet živě narozených, D je počet zemřelých, P střední stav obyvatelstva tj. počet obyvatel zjištěný k 1. 7. daného roku, hmp znamená hrubou míru porodnosti a $hmú$ hrubou míru úmrtnosti. Nejběžněji se ukazatele PP a $hmpp$ zpracovávají za jeden kalendářní rok, pokud k tomu máme patřičné podklady, nejběžněji od centrálního statistického úřadu.

Prostorový pohyb obyvatelstva je vedle přirozené měny druhou položkou s přímým dopadem na populační velikost. I v tomto případě máme možnost pracovat s ukazatelem pro výpočet absolutních nebo relativních hodnot migrace. V prvním případě se nejčastěji můžeme setkat s pojmem migrační saldo (**MS**). Vzorcový zápis vypadá takto:

$$MS = I - E . \quad (3.3)$$

Saldo migrace měří výslednou váhu prostorového pohybu měřenou jako rozdíl četností přistěhovalých (*I*, imigrant) a vystěhovalých (*E*, emigrant). Celkovou zátěž prostoru způsobenou migračním tokem je možné spočítat součtem přistěhovalých a vystěhovalých. Potom hovoříme o migračním objemu (**MO**). Ale ten nám neříká nic o změně početní velikosti zkoumaného území a není tak součástí naší analýzy.

Pro relativizaci změn lidnosti vyvolaných prostorovým pohybem se pracuje s ukazatele **hrubé míry migračního salda** (*hmms*, ‰):

$$\begin{aligned} hmms &= \frac{MS}{P} \cdot 1000 , \text{ případně lze ukazatel rozepsat a potom} \\ hmms &= \frac{I-E}{P} \cdot 1000 = \left(\frac{I}{P} \cdot 1000\right) - \left(\frac{E}{P} \cdot 1000\right) = hmi - hme . \end{aligned} \quad (3.4)$$

Hrubá míra migračního salda je vlastně rozdílem hrubé míry imigrace (*hmi*) a hrubé míry emigrace (*hme*).

Celkové reprodukční a migrační chování obyvatel je pak hodnoceno buď ukazatelem **CPP** (3.5, absolutní hodnoty) nebo relativně pomocí **hrubé míry celkového přírůstku populace** (3.6, ‰). V obou případech jde o součet velikostí přirozené měny a migračního salda, což lze zapsat následovně:

$$CPP = PP + MS \quad (3.5)$$

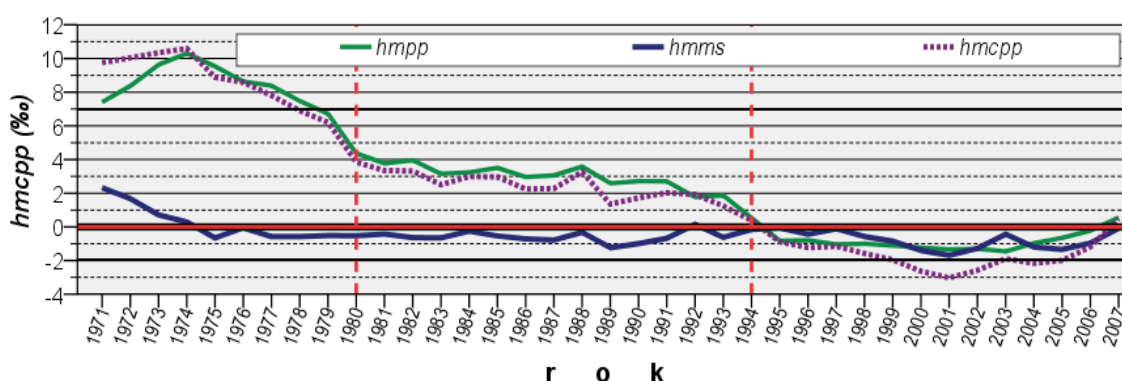
a

$$\begin{aligned} hmcpp &= \frac{CPP}{P} \cdot 1000 = \frac{PP + MS}{P} \cdot 1000 \text{ nebo} \\ hmcpp &= \left(\frac{N^v - D}{P} \cdot 1000\right) + \left(\frac{I - E}{P} \cdot 1000\right) = hmpp + hmms . \end{aligned} \quad (3.6)$$

Toto sloučení obou základních demografických měr pohybu obyvatelstva (3.2 a 3.4) hodnotí již výsledný **lidnatostní vývoj** konkrétní populace v určitém místě a daném čase. Ukazatelé *hmpp*, *hmms* a

hmcpp nám dokáží detailněji odhalit, co způsobuje samotné změny populační velikosti.

Graf č. 4: Populační vývoj Moravskoslezského kraje v letech 1971 až 2007.



Zdroj: vlastní

Vzhledem k již dříve zmíněným problémům, které jsou spojené s územními změnami krajského zřízení, je velmi pracné dohledávat hodnoty přirozené a migrační měny v letech před posledním vymezením krajů v roce 2000. Přesto analýzu populačního chování Moravskoslezského kraje můžeme posunout až k roku 1971. Potom populační pohyb obyvatelstva MSK za posledních 37 let (graf č. 4) můžeme vyhodnotit následovně:

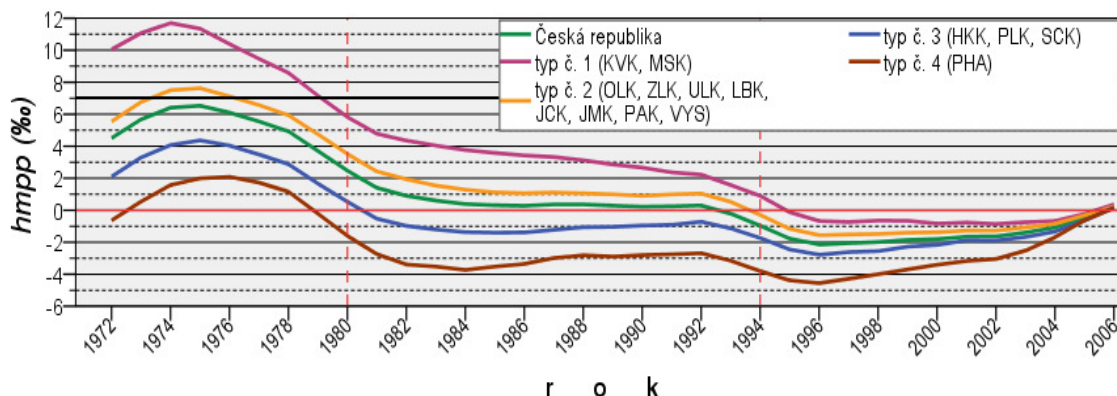
1. Období let **1971 až 1979** se vyznačuje značným populačním růstem. Roční **přírůstky přirozenou měnou** se pohybovaly v intervalu 8,5 tis. až 12,5 tis. Celkově za těchto 9 let narostla populace vlivem přirozeného přírůstku o více než 93,5 tisíc z celkových 96,5 tisíc. Ukazatel **hmcpp** dosáhl průměrné hodnoty přes 8,8 ‰. Protože na tomto růstu se 97 % podílela přirozená měna, můžeme toto období označit za „**etapu silného růstu krajské populace přirozenou měnou**“. Vliv *migrační měny* byl nepatrný (0,3 ‰). Naproti tomu se *přirozená měna* podpořená pronatalitní politikou státu aplikovanou od počátku 70. let stala *vlivnou záležitostí* s průměrem **hmp** 8,5 ‰. Pro takové období je možné zcela určitě použít označení „**baby boom**“, ale také „**total population boom**“.

2. **Období let 1980 až 1993** můžeme označit za **populačně mírně rostoucí** s průměrnou hodnotou **hmcpp** okolo 2,5 ‰. Tento růst zabezpečovala výhradně přirozená měna (**hmpp** 3,1 ‰), když **hmms** byla v tomto 14-letém období pouze jednou kladná a její čtrnáctiletý průměr byl -0,6 ‰ (migrační saldo -10,5 tisíc). Celkový přírůstek přesáhl 44,8 tisíc.
3. Další 14 let mezi roky **1994 až 2007** můžeme pokládat za zcela výjimečné v tom, že došlo k úbytku obyvatel kraje přirozenou měnou o 14 tisíc, když průměrná čtrnáctiletá hodnota **hmpp** byla -0,78 ‰. Tento úbytek byl navíc doprovázen i úbytkem migračním, když průměrná hodnota **hmms** byla jen o něco málo nižší (-0,75 ‰). Celkem tak v tomto období došlo ke snížení obyvatel MSK o více než 27 tisíc.

Pokud se pokusíme o komparaci za vybrané územní jednotky (zvolený prostorový řád), je vhodné mimo jiné využít možnosti klasifikačního systému časových řad (*Time Series Clustering*). Vybrané demografické ukazatele, např. popisující změny populační velikosti, můžeme zpracovat třeba **hierarchickou metodou shlukové analýzy** (*Hierarchical Cluster Analysis*). Tato metoda shlukování navrhuje klasifikační systém pro různý počet typologických shluků nejlépe v případech, kdy pracujeme s méně než 20 srovnávanými jednotkami. Metoda je založena na realokačních iteracích. Optimalizačním kritériem je minimalizovat čtverec vzdáleností mezi objekty a centroidy. Centroidem je zde míněn aritmetický průměr všech objektů v daném shluku. Pro zlepšení této analýzy je vhodnější vždy využívat úpravu pomocí systému časových řad, zejména při zpracovávání dlouhodobých časových řad, pro potřebu optimalizace hodnot. V naší studii k tomu používáme **metodu tříletých kouzavých průměrů** (metoda *Center Moving Average* pro tříleté periody), proto všechny druhy typologických grafů zobrazují na ose času (osa x) časové rozpětí od roku 1972 do roku 2006. Přitom samozřejmě pracujeme s daty od roku 1971 až po rok 2007.

Shluková analýza nám umožňuje seskupovat objekty do přirozených skupin na základě jejich vzájemné podobnosti, což je rozhodující také pro zdůraznění rozdílnosti od objektů ležících mimo skupinu. U hierarchického shlukování agregačního podtypu využíváme možnosti metody průměrné vzdálenosti mezi skupinami (*Average Linkage between Groups*) s grafickým vykreslením do konečného shluku v podobě dendogramu. Připojování do shluků (typů) by mělo probíhat na co nejmenším stupni agregace (do hodnoty č. 5 u každého případu).

Graf 5: Typy vývoje přirozené měny krajů ČR v letech 1971 až 2007.



Zdroj: vlastní

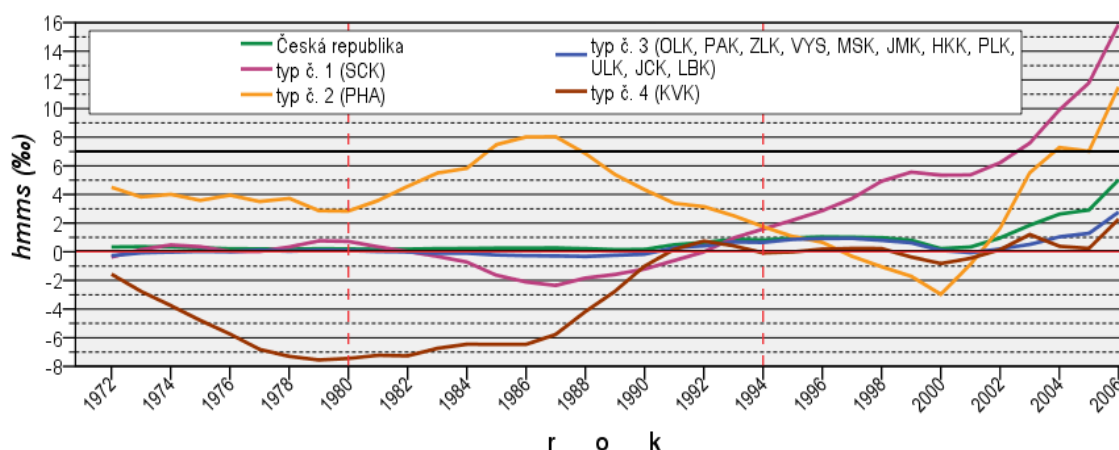
Typologie přirozené měny pro časovou řadu 37 let mezi roky 1971 až 2007 a prostorový řád NUTS 3 přinesla řadu poznatků (graf 5):

- Na základě shlukové analýzy byly odlišeny 4 typy:
 - typ č. 1: kraje Karlovarský a Moravskoslezský,
 - typ č. 2: kraje Olomoucký, Zlínský, Ústecký, Liberecký, Jihočeský, Jihomoravský, Pardubický a Vysočina,
 - typ č. 3: kraje Královéhradecký, Plzeňský, Středočeský a
 - typ č. 4: kraj Hlavní město Praha.
- Z pohledu typologie českých krajů se baby boom sedmdesátých letech minulého století odehrál v šesti krajích (KVK a MSK – typ č. 1 a OLK, ZLK, ULK a LBK – typ č. 2), které se na celkovém přirozeném přírůstku podíleli 94,4 %. Ale v podstatě nedotčení pronatalitní politikou státu a tedy i tzv. „baby boomem“ zůstaly kraje Hlavní město Praha, Středočeský, Plzeňský a Královéhradecký (typ č. 3 a 4). V období baby boomu dosáhl právě **Moravskoslezský kraj** druhé nejvyšší průměrné hodnoty **hmpp** (8,5 ‰) po Karlovarském kraji. Avšak jeho průměrná roční hodnota přirozeného přírůstku byla již ze všech krajů výrazně nejvyšší a přesahovala počet 10 tisíc s průměrnou roční hodnotou téměř 23 tisíc živě narozených dětí.
- Ve druhém období let 1980 až 1993 byla hodnota **hmpp** v MSK opět druhá nejvyšší po Karlovarském kraji. Čtrnáctiletý průměr se snížil na 3,1 ‰ s průměrnou roční hodnotou přirozeného přírůstku necelých 4 tisíc dětí. V tomto období již kraje typu č. 3 a 4 vykazovaly úbytky

obyvatelstva přirozenou měnou. Stejně jako v předešlém období byla nejhorší situace v Praze.

4. Ve třetím posledním období od roku 1994 již všechny kraje s výjimkou Karlovarského vykázaly v dlouhodobém čtrnáctiletém průměru záporné hodnoty **hmpp**. Moravskoslezský kraj s hodnotou -0,8 ‰ se umístil jako čtvrtý po krajích Karlovarském, Libereckém a Vysočině. A opět nejhorších hodnot dosáhly kraje v typu č. 3 a 4 s extrémní hodnotou u Prahy (-2,8 ‰). Ta ostatně po celé sledované období od roku 1971 vykazuje **hmpp** -2 promile.
5. Typ č. 1, kam řadíme i Moravskoslezský kraj, dosahují dlouhodobého průměru **hmpp** 3,6 ‰, jenom samotný MSK pak 2,9 ‰.

Graf 6: Typy vývoje migrační měny krajů ČR v letech 1971 až 2007.



Zdroj: vlastní

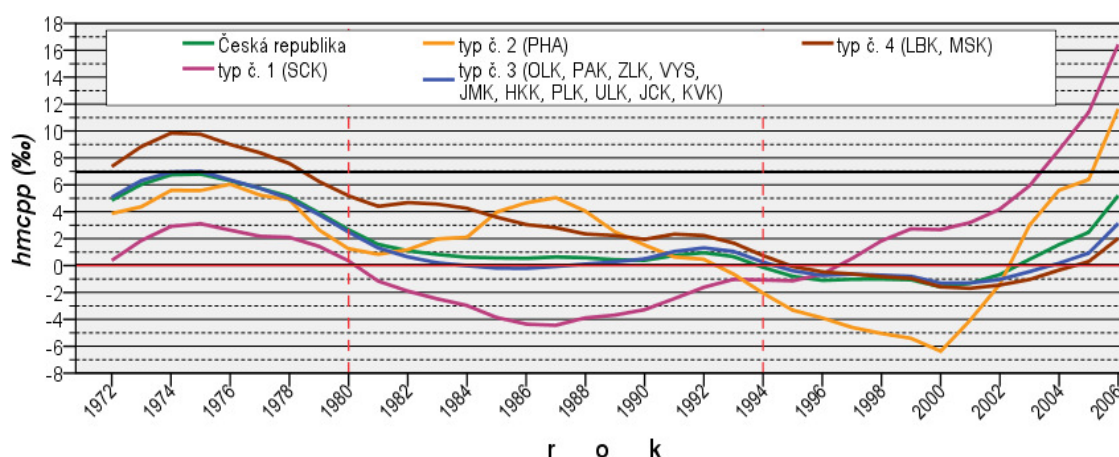
Zhodnocení výsledků **typologie migračního chování** obyvatelstva českých krajů za posledních 37 let (graf 6):

1. Na základě shlukové analýzy byly odlišené 4 typy:
 - typ č. 1: kraj Středočeský,
 - typ č. 2: kraj Hlavní město Praha,
 - typ č. 3: kraje Olomoucký, Pardubický, Zlínský, Vysočina, Moravskoslezský, Jihomoravský, Královéhradecký, Plzeňský, Ústecký, Jihočeský a Liberecký a
 - typ č. 4: kraj Karlovarský.
2. V dlouhodobém pohledu se nejméně změn v migračním chování odehrávalo v jedenácti krajích typu č. 3, kam řadíme i MSK. To jsou

všechny kraje až na Prahu, Středočeský a Karlovarský. Průměr **hrubé míry migračního salda** za sledované 37-leté období dosáhl velice nízké úrovně 0,37 ‰. U Moravskoslezského kraje byla tato hodnota - 0,44 ‰.

3. Migračně dlouhodobě nejvíce ztrátovým je kraj Karlovarský (**hmms** - 2,5 ‰)
4. Nejvíce za celé 37-leté období migračně posílily kraje Praha (**hmms** 4,1 ‰) a Středočeský (**hmms** 2,5 ‰).

Graf 7: Typy vývoje celkové populační měny krajů ČR v letech 1971 až 2007.



Zdroj: vlastní

Zhodnocení výsledků **typologie celkové měny** obyvatelstva krajů ČR za posledních 37 let (graf 7):

1. Shlukovou analýzou se dospělo ke čtyřem typům:
 - typ č. 1: kraj Středočeský,
 - typ č. 2: kraj Hlavní město Praha,
 - typ č. 3: kraje Olomoucký, Pardubický, Zlínský, Vysočina, Jihomoravský, Královéhradecký, Plzeňský, Ústecký, Jihočeský a Karlovarský a
 - typ č. 4: kraje Liberecký a Moravskoslezský.
2. V letech 1971 až 2007 se průměrná hodnota ukazatele **hmcpp** za Českou republiku zastavila na hodnotě 1,9 ‰, když v 1. období mezi roky 1971 a 1979 to bylo 5,7 ‰ ale u typu č. 4 dokonce 8,2 ‰.

Liberecký a **Moravskoslezský** kraj (typ č. 4) za celé hodnocené období dosáhly i nejvyšší hodnoty **hmcpp** okolo 3,1 ‰.

3. I u celkové měny jsou zřetelné rozdíly mezi třemi časovými etapami. V prvním období mezi roky 1971 a 1979 (hodnota **hmcpp** 5,7 ‰) byl hnacími kraji celkové měny kraje Liberecký a Moravskoslezský (typ č. 4) a tedy především přirozená měna. Ve druhém období let 1980 až 1993 se situace opakovala. Zásadní změna nastala v posledních čtrnácti letech. Úlohu hnacího regionu převzal Středočeský kraj (typ č. 1), ale tato váha byla dána migračním saldem. Přesto v dlouhodobém vývoji bylo území kraje nejméně populačně rostoucí. Naopak území krajů Libereckého a Moravskoslezského se stala jako jediná populačně mírně ztrátová.

Tabulka 3: Významná časová období po roce 1970 z pohledu procentuálních změn lidnatosti MSK a ostatních krajů Česka⁷

území	1971 - 1979			1980 - 1993			1994 - 2007			1971 - 2007		
	<i>PP</i>	<i>MS</i>	<i>CPP</i>	<i>PP</i>	<i>MS</i>	<i>CPP</i>	<i>PP</i>	<i>MS</i>	<i>CPP</i>	<i>PP</i>	<i>MS</i>	<i>CPP</i>
PHA	1,9	172,1	9,8	-65,4	202,8	28,6	24,4	19,2	7,0	-23,7	52,9	12,6
SCK	3,7	4,7	3,8	-39,2	-29,4	-35,7	16,1	43,2	105,6	-11,5	31,4	8,8
JCK	5,4	38,7	6,9	9,8	29,0	16,5	4,0	5,5	9,1	7,0	10,8	8,8
PLK	3,7	9,1	3,9	-7,6	-1,8	-5,5	7,7	7,1	5,5	-0,8	6,1	2,5
KVK	6,7	-55,0	3,8	20,5	-44,5	-2,3	-0,1	0,9	3,3	13,0	-8,7	2,7
ULK	12,1	-69,9	8,3	24,9	-32,5	4,8	4,9	8,0	15,4	18,5	-2,5	8,5
LBK	5,0	14,0	5,4	11,8	32,7	19,2	1,5	3,4	7,7	8,2	7,8	8,0
HKK	4,2	3,9	4,2	-2,8	-0,4	-2,0	4,9	2,5	-2,9	2,4	2,2	2,3
PAK	5,6	-10,4	4,8	8,0	-13,6	0,4	3,3	2,6	1,0	7,2	-0,4	3,6
VYS	5,4	-19,3	4,2	16,9	-9,6	7,6	2,4	1,5	-0,8	9,2	-1,4	4,2
JMK	10,8	25,3	11,5	12,8	18,4	14,8	12,5	8,6	-0,2	10,4	11,0	10,7
OLK	8,5	-27,7	6,8	18,6	-17,2	6,0	5,3	1,1	-8,5	12,2	-3,2	4,9
ZLK	7,8	1,8	7,5	20,6	-8,8	10,3	5,7	1,3	-8,9	11,6	0,0	6,1
MSK	19,4	12,7	19,1	71,0	-25,0	37,3	7,3	-4,9	-33,3	36,3	-6,2	16,1

Zdroj: vlastní

Výsledné prostorové rozdílnosti přirozené (**PP**), migrační (**MS**) a celkové měny (**CPP**) českého obyvatelstva a jeho krajů po roce 1970 jsou součástí

⁷ údaje z běžné evidence přirozené měny a migrace, stavy přepočtené k současné velikosti území.

tabulka 3. K dynamice populačního vývoje Moravskoslezského kraje
můžeme doplnit následující:

1. Moravskoslezský kraje byl největším tahounem populačního růstu českého obyvatelstva v letech 1971 až 1993. Růst byl dán především váhou přirozené měny (téměř 90 %). MSK se na populačním růstu státu v tomto období podílel bezmála $\frac{1}{4}$.
2. Od roku 1994 až ke konci roku 2007 je Moravskoslezský kraj územím s největším úbytkem obyvatel (-27 tisíc) se stejnou váhou úbytku obyvatel jak přirozenou tak migrační měnou.
3. Za celé sledované období let 1971 až 2007 byl MSK krajem s absolutně nejvyšší hodnotou celkového přírůstku, který odpovídá váze 16 % na celkovém přírůstku českého obyvatelstva. Především významná byla jeho váha na přirozeném přírůstku celého českého obyvatelstva, která dosáhla hodnoty 36,3 %. Jeho celková váha na populaci státu je přitom 12 %.

LITERATURA:

1. ŠOTKOVSKÝ, I.: Je populační vývoj Moravskoslezska hrozbou regionálního rozvoje? In: *Ekonomická revue*, ročník 8, č. 4, 2005, s. 26 – 36. ISSN 1212-3951.
2. ŠOTKOVSKÝ, I.: Dynamická typologie přirozené, migrační a celkové měny obyvatelstva regionů soudržnosti ČR po roce 1970. In.: Malinovský, J., Sucháček, J., Rozehnal, K.: *Území, znalosti a rozvoj na počátku 21. století (Sborník příspěvků odborné sekce konference)*. VŠB-TU Ostrava, 2007, s. 479 – 490. ISBN 978-80-248-1554-1.
3. ŠOTKOVSKÝ, I.: Comparison of the Moravian-Silesian Population Development with Regions NUTS 2 in Longtime Period. In: *ECON '07 (selected research papers)*, 2007, Vol. 14, pp. 219-226. ISSN 0862-7908.

ROZVOJ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY K UDRŽITELNÉMU ROZVOJI ÚZEMÍ

Marcella Šimíčková

ABSTRAKT

Příspěvek prezentuje poznatky ze zpracování podkladů k rozborům udržitelného rozvoje území, zaměřených na oblast dopravní infrastruktury. Cílem bylo provést hodnocení dopravní infrastruktury a jejích funkcí z hlediska udržitelného rozvoje území. V příspěvku jsou shrnuty poznatky jak z oblasti metodiky hodnocení dopravní infrastruktury z hlediska udržitelného rozvoje území, tak i ve vztahu k základní územně plánovací dokumentaci dle platné legislativy. Vzhledem k širší problematice je příspěvek omezen na oblast infrastruktury pro silniční a železniční dopravu a to především na úrovni krajů, v závěru pak jen stručně k hodnocení na úrovni správních obvodů obcí s rozšířenou působností.

1. Úvod

Legislativní rámec řešené problematiky

Rozbory udržitelného rozvoje území /RURÚ/ jsou součástí územně analytických podkladů, které jsou novým nástrojem územního plánování v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), a jeho prováděcích předpisů. Vyhláška č.500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti je prováděcím právním předpisem nového stavebního zákona a podrobněji upravuje náležitosti obsahu pořizování územně analytických podkladů. V jejím rámci je problematika udržitelného rozvoje území členěna do 10-ti tématických oblastí, které reprezentují základní pilíře udržitelného rozvoje, tj. ekonomický, environmentální a sociodemografický (soudržnosti

společenství obyvatel). Problematika dopravní infrastruktury je součástí tzv. ekonomického pilíře.

Vyhláška č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území je prováděcím právním předpisem nového stavebního zákona a stanovuje obecné požadavky na využívání území při vymezení ploch a pozemků, při stanovování podmínek jejich využití a umisťování staveb na nich, při rozhodování o změně stavby a o změně vlivu stavby na využití území.

Dokumenty a podklady pro zpracování RURÚ

Základní rámec a východisko pro zpracování RURÚ představují v souladu se stavebním zákonem zejména následující dokumenty:

- Politika územního rozvoje ČR (PÚR ČR),
- Územně analytické podklady (obcí, krajů),
- Zásady územního rozvoje krajů (ZÚR),
- Územní plány původních VÚC a jednotlivých obcí,

a dále koncepce rozvoje dopravní infrastruktury, generely dopravy krajů, plány rozvoje krajů a další dokumenty a materiály, zpracované pro řešení konkrétních záměrů v rozvoji dopravní infrastruktury ČR a jednotlivých krajů.

Pro účely vymezení a hodnocení stávající dopravní infrastruktury na území jednotlivých územních celků byly dále využity především materiály a data Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSAD), Ministerstva dopravy (MD), Ústavu územního rozvoje (ÚÚR).

Postup řešení

V průběhu řešení byly zpracovány podklady pro RURÚ dvou krajů (Královohradeckého a Jihočeského) a několika desítek správních obvodů obcí s rozšířenou působností (SO ORP), jež se nacházely na území šesti

krajů (Jihomoravského, Královohradeckého, Moravskoslezského, Plzeňského, Olomouckého a Zlínského).

V průběhu zpracování podkladů lze vymezit následující etapy řešení.

- Vymezení dopravní infrastruktury – silniční a železniční sítě, letišť a vodních cest v daném území
- Zhodnocení stávajícího stavu s využitím zvolených indikátorů, tvorba karet jevů/procesů
- Vymezení hlavních rozvojových záměrů a jejich pozitivních/negativních vlivů z hlediska udržitelného rozvoje řešeného území
- Formulace doporučení pro územní plánování (zejména pro tvorbu ÚP obcí)
- Zpracování SWOT analýzy

1. Vymezení dopravní infrastruktury

Dopravní infrastruktura na území jednotlivých územních celků byla vymezena dle významu v souladu s PÚR ČR a ZÚR jednotlivých krajů následovně.

1.1. Koridory a dopravní plochy mezinárodního významu

Multimodální koridory

Pro multimodální koridory je charakteristické, že jsou v nich soustředěny dva nebo více druhů dopravy s dělbou dopravní práce. V rámci PÚR ČR byly vymezeny následovně.

Obrázek 1: Transevropské multimodální koridory (TEMK)



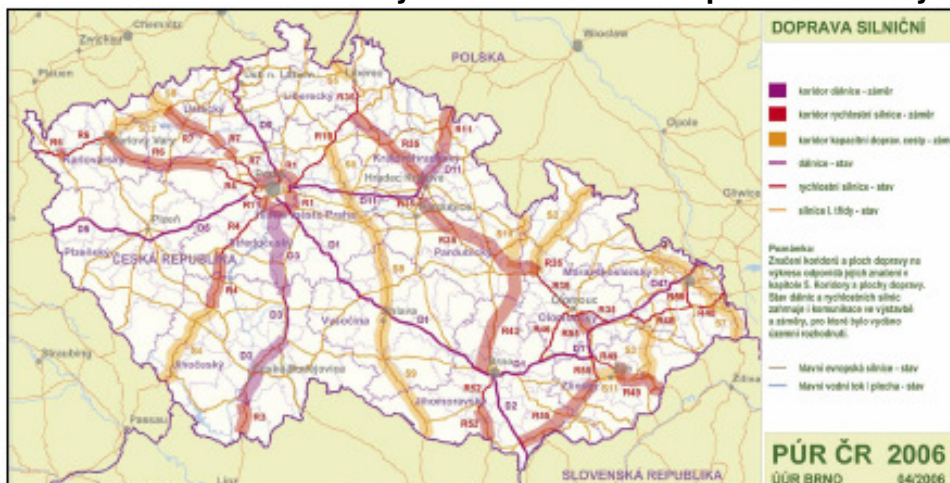
Zdroj: Politika územního rozvoje ČR 2006, vlastní úprava

1.2. Silniční doprava

Pro zajištění dopravní obsluhy území slouží síť pozemních komunikací. Ta se dle legislativy dělí na dálnice, rychlostní komunikace a silnice I. třídy, které jsou v majetku ČR, silnice II. a III. třídy, které jsou v majetku krajů, místní komunikace I., II., III. a IV. třídy, které jsou v majetku jednotlivých obcí a účelové komunikace, které jsou majetkem právnických nebo fyzických osob. Stávající silniční síť v daném území byla vymezena v následujícím členění.

- **Koridory a dopravní plochy mezinárodního a republikového významu**

Obrázek 2: Silniční koridory mezinárodního a republikového významu



Zdroj: Politika územního rozvoje ČR 2006, vlastní úprava

• Plochy a koridory dopravy nadmístního významu

Mezi výhledové silniční tahy mezinárodního a celostátního významu na území krajů patří **dálnice a navrhované silnice I. třídy** dle zákona č. 13/97 Sb. v platném znění.

Silnice II. a III. třídy

Důležitou součástí komunikačního systému na území krajů a správních obvodů jednotlivých obcí s rozšířenou působností (SO ORP) jsou silnice II. třídy, vymezené v Zásadách územního rozvoje krajů, jež jsou i součástí jejich základní komunikační sítě. Základní komunikační systém je doplněn zpravidla hustou sítí silnic III. třídy, jež zajišťují dopravní obslužnost jednotlivých obcí uvnitř území a dostupnost sídla ORP.

Obrázek 3: Mezinárodní tahy silniční a dálniční sítě (stav 1.7.2007)

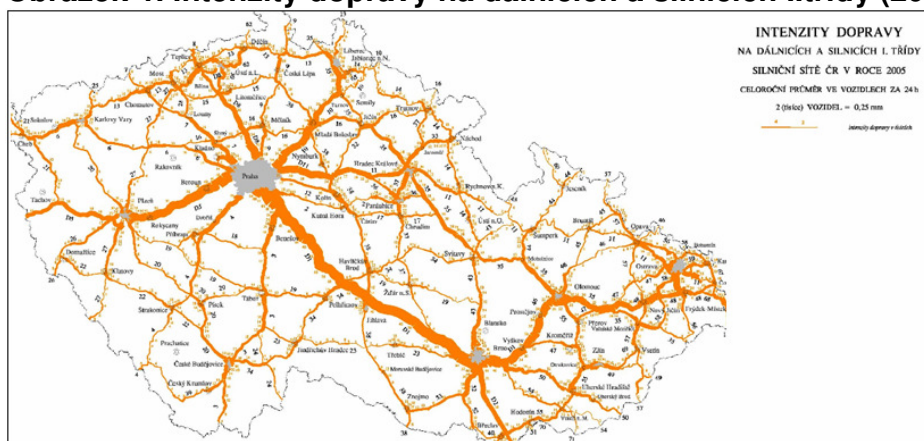


Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR, vlastní úprava

Zatížení silniční sítě

Hodnocení dopravního zatížení silniční sítě a jeho vývoje na území krajů, okresů a měst umožnily především výsledky z celostátních sčítání dopravy v letech 2000 a 2005. Pro zpracování koncepcí rozvoje dopravní infrastruktury bylo nezbytné analyzovat jednak stav zatížení komunikací, ale také jeho vývoj, což umožňovalo porovnání intenzit dopravy na nejvíce zatížených komunikacích v delším časovém horizontu.

Obrázek 4: Intenzity dopravy na dálnicích a silnicích I.třídy (2005)



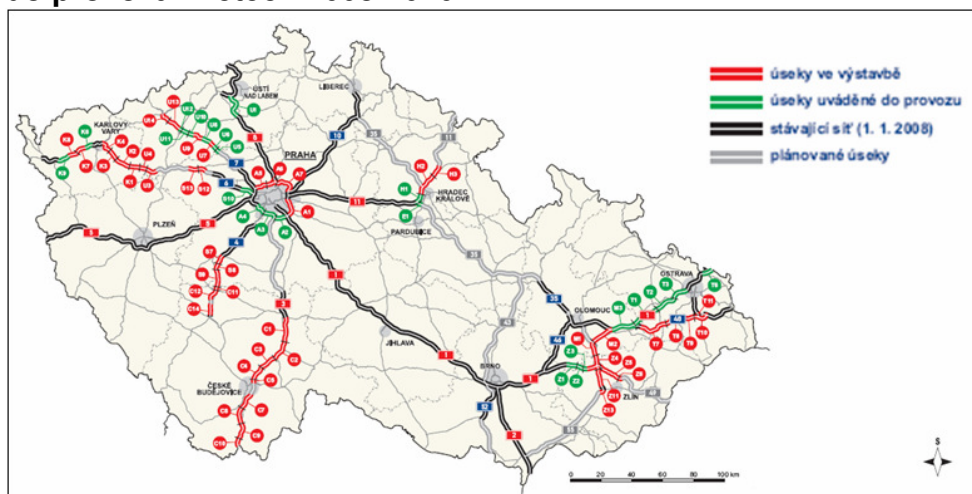
Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR, vlastní úprava

Dále byly využity studie výhledu změn v dopravním zatížení zpravidla modelující dopady plánované výstavby a modernizace silniční sítě v jednotlivých krajích na vývoj dopravního zatížení komunikační sítě v území.

Rozvoj silniční sítě na řešeném území

Záměry v rozvoji dálniční sítě a rychlostních komunikací byly vymezeny v souladu s PÚR ČR a v rámci možností dále aktualizovány dle předpokládaného postupu výstavby Ředitelstvím silnic a dálnic ČR a reálného zahajování výstavby nových úseků a/nebo jejich uvádění do provozu.

Obrázek 5: Předpokládaný postup výstavby a uvádění nových úseků do provozu v letech 2008-2010



Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR, březen 2008, vlastní úprava

Pro vymezení rozvoje silniční sítě na území jednotlivých krajů byly kromě podrobnějších podkladů ŘSaD ČR dále využity především ZUR krajů, koncepce rozvoje dopravní infrastruktury jednotlivých krajů, plány investiční výstavby silnic II. a III. tříd, atd.

1.3. Železniční doprava

Multimodální koridory

Trasy multimodálních koridorů na území ČR již byly vymezeny (viz obr.1.1.1). V rámci PÚR ČR (2006) byly dále vymezeny **koridory a dopravní plochy mezinárodního a republikového významu** v následujícím členění.

- **Koridory vysokorychlostní dopravy**

Součástí již vymezených multimodálních koridorů Transevropské sítě TEN (Trans Europe Net), jsou i navržené větve vysokorychlostní tratě (VR1) v rámci Politiky územního rozvoje ČR 2006.

- **Koridory konvenční železniční dopravy mezinárodního významu**

Základní kostra železniční sítě na území ČR je tvořena čtyřmi tranzitními železničními koridory a dalšími významnými železničními tratěmi, zařazenými do evropsky významné sítě TEN-T.

Železniční síť na území ČR, koridory vysokorychlostní a konvenční železniční dopravy a záměry v jejich dalším rozvoji jsou znázorněny v následujícím obrázku.

Obrázek 6: Koridory a dopravní plochy mezinárodního a republikového významu



Zdroj: Politika územního rozvoje ČR 2006, vlastní úprava

Rozvoj železniční sítě na daném území

Na základě generelů dopravy, koncepcí rozvoje dopravní infrastruktury a ZÚR jednotlivých krajů byly pro řešená území (kraje, SO ORP) dále vymezeny stávající stav a záměry v rozvoji v členění:

- celostátní tratě, zařazené do evropského železničního systému,
- celostátní tratě regionálního významu,
- regionální tratě.

Železniční zastávky a stanice

Bezprostřední obsluha území je zajišťována prostřednictvím železničních zastávek nebo stanic. Pro hodnocení úrovně obsluhy území železniční dopravou je proto rozhodující jednak počet zastávek/stanic, jednak počet spojů/den.

V rámci jednotlivých krajů pak byly hodnoceny jednak dostupnost krajského města z významných center na území krajů železniční dopravou, jednak napojení území a krajského města na železniční síť republikového a mezinárodního významu.

V rámci jednotlivých SO ORP pak byla hodnocena i dostupnost železniční osobní dopravy jako procentní podíl obcí s bezprostřední dostupností železnice na celkovém počtu obcí na území SO ORP a počet spojů/den.

2. Zhodnocení stávajícího stavu dopravní infrastruktury

Pro hodnocení dopravní infrastruktury na území jednotlivých krajů byly vytvořeny karty jevů (procesů). Jejich součástí jsou soubory indikátorů, jež umožňují kvantifikaci současného stavu a vývoje základních aspektů dopravní infrastruktury v území. V rámci krajů byly hodnoceny následující jevy/procesy.

- Úroveň dopravní infrastruktury
- Dopravní výkon nákladní dopravy
- Dopravní výkon v přepravě osob

2.1. Úroveň dopravní infrastruktury

Pro hodnocení dopravní infrastruktury na území krajů byla využita celá řada ukazatelů, jež umožňovaly jak porovnání parametrů s celorepublikovými průměry, tak (výhledově) i změny ve vývoji úrovně dopravní infrastruktury. Vybrané ukazatele jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 1: Vybrané parametry dopravní infrastruktury

Úroveň dopravní infrastruktury	
Hustota silniční sítě	km/km²
Hustota železniční sítě	km/km²
Pčet km dálnic a rychlostních komunikací	km
Délka silnic I. třídy	km
Délka silnic II. a III. třídy	km
Tratě železničních koridorů	km
Provozní délka železničních tratí	km
Indikátor úrovně silniční sítě	
Hodnocení úrovně silniční sítě - jako procentní podíl délky dálnic a rychlostních silnic na celkové délce silniční sítě	$I = D + R / D + R + I. + II. + III.$
Indikátor úrovně železniční sítě	
Hodnocení úrovně železniční sítě - jako procentní podíl délky tratí vedených v rámci multimodálních koridorů a koridorů vysokorychlostních tratí na délce železnic celkem	$I = M + V / M + V + O$
Indikátor úrovně dopravní infrastruktury	$I = \frac{D + I. + \check{Z}}{D + I. + II. + III. + \check{Z}}$
Indikátor environmentální náročnosti dopravní infrastruktury	$I = \frac{M + V + O}{D + R + I. + II. + III.}$

Legenda

Ddélka dálnic	M délka žel.trati v multimodálním koridoru
Rdélka rychlostních komunikací	V délka žel.trati ve vysokorychlostním koridoru
I. délka silnic první třídy	O délka ostatních železničních tratí
II. délka silnic druhé třídy	
III. délka silnice třetí třídy	E délka elektrizovaných tratí

Zdroj: Podklady pro zpracování RURÚ, vlastní zpracování

2.2. Dopravní výkon nákladní dopravy

Vzhledem k rostoucí přepravní náročnosti HDP, provázené řadou negativních dopadů zejména v důsledku rychlého růstu nákladní automobilové dopravy na úkor železniční dopravy, je rostoucí pozornost věnovaná i vytváření předpokladů pro rozvoj kombinované dopravy.

Tabulka 2: Indikátory železniční a silniční nákladní přepravy

Dopravní výkon nákladní dopravy		
HP1	Množství přepraveného nákladu v tunách – součet hmotností věcí vyvezených z/přivezených do/přepravených v rámci regionu	tis.tun
HP2	Množství přepraveného nákladu v tunách po železnici	tis.tun
HP3	Množství přepraveného nákladu v tunách po silnici	
VP1	Vývoz věcí po železnici z regionu Přeprava věcí po železnici v rámci regionu Dovoz věcí po železnici do regionu Vývoz věcí po silnici do regionů Přeprava věcí po silnici v rámci regionu Dovoz věcí po silnici do regionu	tis.tun
VP2	Index železniční nákladní přepravy celkem Index přepravy věcí po železnici v rámci regionu	$HP2_{t+1} / HP2_{t=0}$
VP3	Index silniční nákladní přepravy celk. Index přepravy věcí po silnici v rámci regionu	$HP3_{t+1} / HP3_{t=0}$
VP4	Index nákladní přepravy celk.	$HP1_{t+1} / HP1_{t=0}$
VP5	Indikátor přepravní náročnosti HDP	$HP1/HDP$
VP6	Index přepravní náročnosti HDP	$HP1/HDP_{t+1} / HP1/HDP_{t=0}$
VP7	Hrubý domácí produkt kraje, údaj za rok	mil. Kč
VP8	Indikátor environmentální náročnosti přepravy /jako podíl výkonů silniční nákladní přepravy na nákladní přepravě celkem/	$HP3/HP1$

Zdroj: Podklady pro zpracování RURÚ, vlastní zpracování

To předpokládá další rozvoj dopravní infrastruktury zejména budováním překladišť s cílem zefektivnění a vyššího využití železniční nákladní dopravy a dle možností i rozvoje vodní dopravy.

Pro hodnocení stávajících relací i trendů v nákladní dopravě byly využity i indikátory (parametry) uvedené v následující tabulce.

V rámci zpracování podkladů pro rozboru udržitelného rozvoje území krajů (ale i území SO ORP) byl proto značný důraz kladen na hodnocení průběhu i výhledů ve zkapacitnění, modernizaci a celkovém zlepšení parametrů stávající železniční sítě a tím i zvýšení efektivity a konkurenceschopnosti železniční nákladní dopravy.

2.3. Dopravní výkon v přepravě osob

V souladu s celosvětovým trendem probíhá i v ČR rychlý rozvoj individuální automobilové dopravy (IAD), provázený řadou negativních dopadů na obyvatelstvo a životní prostředí. Vzhledem k tomu je jedním z hlavních cílů i zvýšení konkurenceschopnosti železniční osobní přepravy i veřejné autobusové dopravy.

V rámci zpracování podkladů pro RURÚ byla pozornost zaměřena nejen na stav a vývoj v kvalitě železniční a silniční sítě na území krajů, ale i na hodnocení rozvoje integrovaných dopravních systémů (IDS) na území krajů a záměry v rozvoji využití lehkých kolejových vozidel, případně výhledově vlakových tramvají v příměstské přepravě osob.

Pro hodnocení stávajícího stavu a trendů ve vývoji dopravních výkonů v přepravě osob železniční dopravou a veřejnou autobusovou dopravou byly využity následující indikátory (viz tabulka 3).

Tabulka 3: Dopravní výkony v přepravě osob

Dopravní výkon v přepravě osob		
HP1	Celkový počet cestujících ve veřejné autobusové dopravě a po železnici uvnitř regionu	tis.osob
HP2	Přeprava cestujících po železnici v rámci kraje	tis.osob
HP3	Celkový počet cestujících ve veřejné autobusové dopravě uvnitř regionu	tis.osob
HP4	Celkový počet přepravených osob v MDH	tis.osob
VP1	Podíl celkového přepravního výkonu vnitrostátní železniční přepravy osob a celkového přepravního výkonu osob ve veřejné dopravě (mimo MHD)	HP2/HP1
VP2	Vývoj podílu vnitrostátní železniční přepravy osob na celkové přepravě osob ve veřejné přepravě	$I = \frac{HP2_{t+1}}{HP2_{t=0}} / \frac{HP2_{t+1}}{HP2_{t=0}}$
VP3	Index růstu počtu cestujících po železnici	$I = \frac{HP2_{t+1}}{HP2_{t=0}}$
VP4	Index růstu počtu cestujících ve veřejné autobusové dopravě	$I = \frac{HP3_{t+1}}{HP3_{t=0}}$
VP5	Index růstu počtu cestujících v MHD	$I = \frac{HP4_{t+1}}{HP4_{t=0}}$
VP6	Přeprava cestujících v rámci kraje veřejnou silniční a železniční dopravou na 1obyvatele	HP1 / VP7
VP7	Počet obyvatel kraje	
VP8	Počet osobních automobilů vč.dodávek registrovaných v kraji	$I_{t+1} / t=0$
VP9	Počet nákladních automobilů registrovaných v kraji	$I_{t+1} / t=0$
VP10	Počet autobusů registrovaných v kraji	$I_{t+1} / t=0$

Zdroj: Podklady pro zpracování RURÚ, vlastní zpracování

Jako indikátory udržitelnosti byly zvoleny následující.

- **Indikátor vývoje podílu vnitrostátní železniční přepravy osob na celkové přepravě osob ve veřejné dopravě (VP2)**, který vypovídá o pozitivním/negativním trendu – žádoucí je růst podílu přepravených osob po železnici ($I > 1$)
- **Indexy růstu celkového počtu cestujících ve veřejné autobusové dopravě a po železnici** mohou (do jisté míry) vypovídat o pozitivním/negativním vývoji v přepravě osob (růst na úkor rozvoje individuální automobilové dopravy)

Dopravní obslužnost hromadnou osobní dopravou

Významným indikátorem, vypovídajícím o fungování hromadné dopravy v řešeném území je indikátor dopravní obslužnosti.

Hodnocení dopravní obslužnosti území bylo prováděno pro jednotlivé SO ORP, se zaměřením na dostupnost sídla ORP veřejnou linkovou dopravou (VLD).

Dopravní obslužnost obcí VLD (autobus i vlak) je ovlivněna dostupností veřejné dopravy v jednotlivých obcích. Hodnocení dopravní obslužnosti území hromadnou dopravou bylo provedeno na základě zjištění počtu spojů do/ze sídla ORP ve všedních dnech a v sobotu a to pro vybrané časové intervaly. Pro ilustraci je dále uveden příklad dopravní obslužnosti území SO ORP Litovel.

Tabulka 4: Hodnocení dopravní obslužnosti území hromadnou dopravou - počet spojů do Litovle a z Litovle ve vybraných intervalech

Obec	Prac. den	Hodnocení indikátoru	Sobota	Hodnocení indikátoru	Obec	Prac. den	Hodnocení indikátoru	Sobota	Hodnocení indikátoru	Obec	Prac. den	Hodnocení indikátoru	Sobota	Hodnocení indikátoru
Bílá Lhota	19	2	2	0	Litovel	0	-	0	-	Pňovice	7	2	0	-2
Bílsko	2	0	0	-2	Loučka	0	-2	0	-2	Senice na Hané	8	2	6	2
Bouzov	5	2	2	0	Luká	8	2	1	-1	Senička	4	2	0	-2
Červenka	33	2	1	2	Měrotín	2	2	2	0	Slavětín	9	2	1	-1
Dubčany	2	0	0	-2	Mladeč	2	2	4	2	Střeň	10	2	4	2
Haňovice	17	2	0	-2	Náklo	2	2	4	2	Vilémov	2	0	0	-2
Cholina	10	2	6	2	Olbramice	1	-1	0	-2	Celkem	208		50	

Zdroj: Podklady pro RURÚ, vlastní úpravy

Pozn.: Vybrané spoje v pracovní den: dojezd do práce na ranní směnu (6 nebo 7 hod); dojezd do školy (na 8 hod); dojezd na 14 hodinu; návrat do obce ve 14 hod; návrat večer do 22 hod. Vybrané spoje v sobotu: v sobotu ráno z obce (v 7 hod); návrat odpoledne do obce (13 až 14 hod); v sobotu odpoledne z obce (13 až 14 hod); návrat v sobotu večer (21 až 22 hod). Pro zařazení spoje byla podmínkou maximální doba spojení 90 minut a příjezd nejdříve hodinu před žádanou hodinou. Pro vyhledávání byl použit jízdní řád platný k 18. a 22.10. 2008. Výsledná spojení byla agregována pro zjištění skutečného počtu spojení.

Hodnocení indikátoru:

-2.....0 spojů

-1.....1 spoj

0.....2 spoje

1.....3 spoje

2.....více než 3 spoje

2.4. Shrnutí

V rámci hodnocení stávajícího stavu dopravní infrastruktury byla hlavní pozornost zaměřena především na vymezení stávajících nedostatků, ke kterým patří zejména špatný technický stav vozovek, nedostatky ve směrovém a výškovém uspořádání, šířkové parametry vozovek vzhledem ke stávajícímu i budoucímu zatížení komunikace, silniční tahy /případně

úseky/ s nadměrnými hodnotami RPDÍ (roční průměrné denní intenzity) a to v extravilánu, na průjezdu městy a obcemi, absence obchvatů, silniční tahy a úseky s vysokou nehodovostí, nevhodný úhel křížení komunikací, nedostatečné zabezpečení železničních přejezdů, atd.

Závěrem byly vymezeny hlavní zjištěné nedostatky stávající dopravní infrastruktury na daném území a plánovaná/přijatá opatření k jejich odstranění. Jejich součástí byla i doporučení pro zpracování ÚPD jednotlivých obcí. Dále byla pro jednotlivé územní celky zpracována SWOT analýza. Základními výchozími podklady pro vymezení záměrů v rozvoji dopravní infrastruktury byly platná PÚR ČR (2006), návrhy PÚR ČR z roku 2008, Zásady územního rozvoje krajů a jimi přijaté další dokumenty (plány investiční výstavby, generely dopravy, strategie rozvoje krajů, atd).

3. Poznatky z průběhu řešení

Jak již bylo uvedeno v úvodu, v průběhu řešení byly zpracovány podklady pro RURÚ pro kraje Královohradecký a Jihočeský a dále pro několik desítek správních obvodů obcí s rozšířenou působností (SO ORP), jež se nacházely na území šesti krajů (Jihomoravského, Královohradeckého, Moravskoslezského, Plzeňského, Olomouckého a Zlínského). Práce na podkladech (a zpracování RURÚ) probíhaly v průběhu celého roku 2008 a celkem byly využity podklady a dokumenty sedmi krajů. Podklady byly určeny pro zpracovatele RURÚ, jímž byl řešitelský kolektiv společnosti Ekotoxa, s.r.o.

3.1. Metodická východiska řešení

Vzhledem k tomu, že pro zpracování RURÚ nebyla vydána jednotná metodika, součástí zadání pro zpracování podkladů byl i materiál „Rozbor a hodnocení udržitelného rozvoje území, Koncept“, (Ekotoxa, Opava, leden 2008), který byl zpracován jako součást návrhu metodiky pro zpracování RURÚ a dle zpracovatelů byl vytvořen „s cílem zejména ověřit platnost obecných principů udržitelného rozvoje a způsobu stanovení a hodnocení indikátorů udržitelného rozvoje“. Metodika zpracování podkladů za kraje a SO ORP byla dále rozvíjena v průběhu jejich zpracování a po konzultaci se zadavatelem.

3.2. Zdrojové podklady a dokumenty

Základní rámec a východiska pro zpracování RURÚ představují v souladu se stavebním zákonem již dříve uvedené dokumenty (PÚR ČR, ÚAP a ZÚR krajů, platné územní plány obcí.)

Vzhledem k tomu, že stavební zákon vstoupil v platnost 1.1.2007, zpracování stěžejních podkladů a dokumentů (PÚR ČR, ÚAP) probíhalo v průběhu roku 2007. Na počátku roku 2008 byl k dispozici pouze návrh PÚR (leden 2008) v nedokončené podobě a ÚAP jednotlivých krajů (ne vždy kompletní). V následujících částech jsou shrnuty poznatky o některých problémech, jež se vyskytly při využití uvedených dokumentů pro zpracování podkladů k RURÚ především ve vztahu k rozvoji dopravní infrastruktury.

3.2.1. Politika územního rozvoje ČR

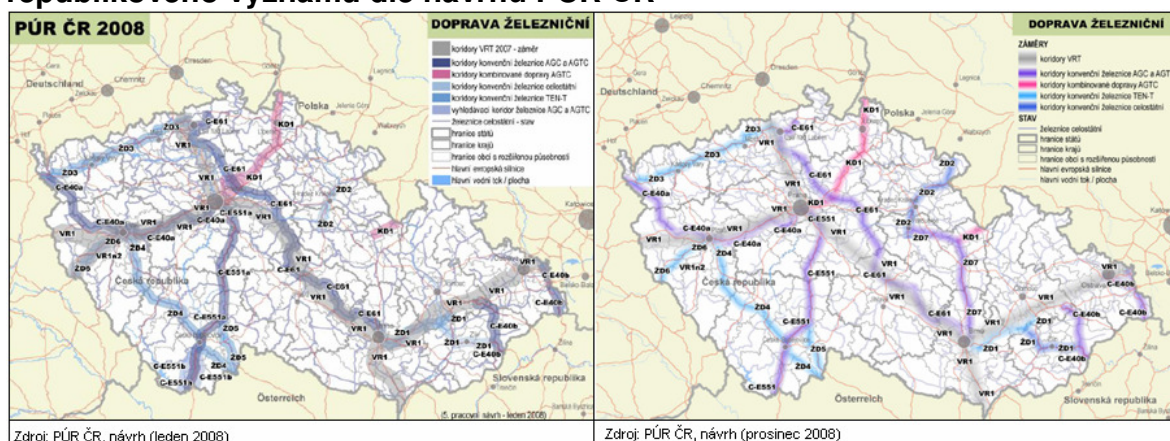
Již v první etapě řešení – vymezení stavu a záměrů v rozvoji páteřní komunikační sítě – vzniklo dilema. Jako výchozí dokumenty územního plánování byly k dispozici jednak Politika územního rozvoje ČR (PÚR ČR) z roku 2006, současně již i do jisté míry aktualizovaný návrh PÚR ČR z ledna 2008. Následně byl publikován materiál "Politika územního rozvoje ČR, Podklady a východiska" (duben 2008) a poté dopracovaný návrh PÚR z června 2008, určený pro připomínkové řízení.

V první fázi (zpracování podkladů pro kraje Královehradecký a Jihočeský) se zpracovatel rozhodl vycházet z aktualizovaného návrhu (PÚR ČR, leden 2008) v naději, že v průběhu dalšího projednávání nedozná podstatných změn. Avšak vzhledem k sílící kritice a rostoucí záplavě připomínek byla pro zpracování podkladů pro RURÚ SO ORP dále využita původní Politika územního rozvoje ČR (2006).

Problémem bylo, že převážně se PÚR ČR 2006 de facto shodovala s návrhem PÚR z ledna 2008, v návrhu pro připomínkové řízení z června 2008 byly některé chybějící /často sporné/ části dopracovány (kupř. trasa koridoru pro průplavní spojení Dunaj-Odra-Labe, nebo požadavek územní ochrany úložišť jaderného odpadu aj.). V konečném návrhu z prosince 2008 byly provedeny další změny.

Pro ilustraci je dále uvedeno srovnání vymezení koridorů a dopravních ploch mezinárodního a republikového významu železniční dopravy.

Obrázek 7: Koridory a dopravní plochy mezinárodního a republikového významu dle návrhů PÚR ČR



Zdroj: Návrhy PÚR ČR, leden a prosinec 2008, vlastní úprava

3.2.2. Zásady územního rozvoje

ZÚR jednotlivých krajů představovaly pro zpracování podkladů pro RURÚ nejvýznamnější zdroj v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury na území jednotlivých krajů a SO ORP. Představovaly aktuální verzi rozvojových záměrů jednotlivých krajů, což většina ostatních dokumentů nezajišťovala (generely rozvoje dopravy a další strategické dokumenty zpravidla byly zpracovány v období let 2004-2008 a v řadě případů došlo k určitým posunům v původních záměrech, případně již k jejich realizaci).

Vzhledem k tomu, že zpracování ZÚR probíhalo převážně v průběhu roku 2008, ne vždy byla v době zpracování podkladů k dispozici konečná (přijatá) verze ZÚR i vzhledem k absenci definitivní podoby PÚR ČR, z níž měly kraje při zpracování ZÚR vycházet.

3.2.3. Ostatní

Při zpracování podkladů pro RURÚ se vyskytly některé další “drobné” problémy a komplikace.

- Při získávání podkladů vznikaly problémy z titulu omezené dostupnosti některých dokumentů, případně z titulu časového posunu mezi datem zpracování návrhu, jeho přijetí a zveřejněním příslušného dokumentu.
- Častou komplikací především při vymezování záměrů v rozvoji, rekonstrukci a/nebo modernizaci dopravních komunikací a jejich částí byla skutečnost, že řada dokumentů (koncepce rozvoje dopravní infrastruktury, plány investiční výstavby, atd.) byla zpracována v původním členění podle okresů a jejich průmět do území SO ORP nebyl vždy jednoduchý.
- Dalším problémem byla nestejná metodika při zpracování generelů či koncepcí rozvoje dopravní infrastruktury jednotlivých krajů, z nichž některé podrobně specifikovaly například nedostatečně zajištěné železniční přejezdy na území kraje, jiné tento problém zcela opominuly apod.

K vlastnímu zpracování podkladů pro území jednotlivých SO ORP lze (spíše pro zajímavost) podotknout, že náročnost zpracování byla značně diferencovaná nejen vzhledem k jejich specifickému charakteru (hustá komunikační síť, poloha na páteřních komunikacích s rychle probíhající výstavbou nebo naopak s převážně nevyhovujícím technickým stavem vozovek s řadou dopravních nedostatků, variantní návrhy tras přeložek, atd.), ale i vzhledem k jejich velikosti a počtu obcí na řešeném území (extrémem bylo 111 obcí na území SO ORP Znojmo, opakem byly 2 obce v případě SO ORP Bohumín).

Závěr

V průběhu připomínkového řízení bylo Ministerstvu pro místní rozvoj ČR zasláno cca 9000 připomínek ze strany občanů, obcí a jejich sdružení, nevládních organizací, ale i odborných organizací a institucí a příslušných ministerstev. Rovněž Ministerstvo životního prostředí (MŽP) ve svém

stanovisku z 16.září 2008 formulovalo řadu připomínek, které rozdělilo do 153 bodů (materiál v rozsahu cca 50 stran). Vypořádání připomínek obyvatelstva, obcí, atd. bylo v řadě případů hodnoceno jako nedostatečné, rovněž MŽP vyslovilo řadu výhrad.

Výsledná verze PÚR ČR z prosince 2008, jež byla předložena vládě ČR, některé připomínky zčásti nebo zcela akceptovala, avšak dle stanoviska MŽP ze dne 23.1.2009 předložený návrh v řadě případů nesplňuje požadavky, vyplývající z platné legislativy. Proto MŽP, "v souladu s ustanovením paragrafu 21, písm.1) zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, na základě návrhu PÚR, vyjádření k němu podaných a veřejného projednávání", vydalo nesouhlasné stanovisko k návrhu "Politiky územního rozvoje ČR 2008", verze po vnějším připomínkování z prosince 2008.

Vzhledem k tomu, že podklady pro zpracování i kompletní RURÚ jednotlivých krajů a SO ORP byly dokončeny před dopracováním a zveřejněním návrhu PÚR předloženého vládě ČR v prosinci 2008 je zřejmé, že v případě že by byl tento návrh schválen (což se nezdá pravděpodobné vzhledem k zásadním připomínkám MŽP) jsou zpracované RURÚ řady obcí i některých krajů mírně řečeno problematické.

V následujícím roce se předpokládá aktualizace rozborů udržitelného rozvoje území. V mezičase již bude realizována další výstavba, rekonstrukce a modernizace dopravní infrastruktury. Lze předpokládat i upřesnění některých záměrů na základě zpracovaných studií proveditelnosti, atd. Pro zpracovatele by bylo přínosem, kdyby byla vydána jednotná metodika zpracování RURÚ a především existence schváleného dokumentu Politika územního rozvoje ČR.

LITERATURA

1. Česká komora architektů nesouhlasí s návrhem Politiky územního rozvoje ČR 2008. Tisková zpráva 11.11.08. Dostupné na WWW: <<http://archiweb.cz/>>
2. Intenzita dopravy. Ředitelství silnic a dálnic ČR. Dostupné na WWW: <<http://www.rsd.cz>>
3. Politika územního rozvoje ČR 2006. Dostupné na WWW: <<http://www.mmr.cz>>

4. Politika územního rozvoje ČR, Návrh, leden 2008. Dostupné na WWW:
<[http:// www.mmr.cz](http://www.mmr.cz)>
5. Politika územního rozvoje ČR, Návrh – pracovní znění, červen 2008. Dostupné na WWW: <<http://www.mmr.cz>>
6. Politika územního rozvoje ČR, Návrh, prosinec 2008. Dostupné na WWW:
<<http://www.mmr.cz>>
7. Připomínky k pracovnímu návrhu PÚR. Dostupné na WWW:
<<http://www.pur.eps.cz/>>
8. Stanovisko MŽP podle zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, k návrhu “Politiky územního rozvoje ČR 2008”, verze po vnějším připomínkování z prosince 2008. Dostupné na WWW:
<<http://www.mzp.cz>>
9. Vypořádání připomínek veřejnosti. Dostupné na WWW:
<<http://www.mmr.cz>>
10. Vypořádání připomínek veřejnosti k Politice územního rozvoje. Dostupné na WWW:
<<http://http://www.pur.eps.cz/>>
11. Vypořádání stanovisek ministerstev, jiných ústředních správních úřadů a krajů. Dostupné na WWW: <<http://www.mmr.cz>>

TRH PRÁCE A KRIZE V MORAVSKOSLEZSKÉM KRAJI⁸

Igor Ivan, Lubor Tvrđý

ABSTRAKT

Článek se snaží zhodnotit vývoj na trhu práce v jednom z nejprůmyslovějších krajů České republiky. Zaměříme se na období posledních desetiletí, které je poznamenáno rozsáhlou ekonomickou transformací tohoto regionu. Kombinací zdrojů dat o trhu práce (Český statistický úřad, Ministerstvo práce a sociálních věcí a Ministerstvo financí) je charakterizován vývoj jak v minulosti, tak i v aktuálním období finanční krize a následné hospodářské recese. Hlavními sledovanými znaky je struktura zaměstnanosti, vývoj obsazených pracovních míst, či míra nezaměstnanosti v kraji. Dopady krize v kraji jsou pak studovány na prostorové úrovni správních obvodů obcí s rozšířenou působností a to v období od srpna 2008 do ledna roku 2009. Jako hlavní faktory slouží relativní roční difference počtu volných pracovních míst a počtu uchazečů o zaměstnání.

1. Úvod

Z geomorfologického hlediska zahrnuje Moravskoslezský kraj pohoří Hrubého a Nízkého Jeseníku, Oderských vrchů, Moravskoslezských Beskyd, ale také sníženiny Opavské nížiny, Ostravské pánve a Moravské brány. Tento kraj disponuje velkým přírodním bohatstvím (např. chráněné krajinné oblasti Moravskoslezské Beskydy, Jeseníky a Poodří) a zásobami nerostných surovin, zejména černého uhlí a zemního plynu.

Moravskoslezský kraj se rozkládá na území o rozloze 5 535 km² a zahrnuje 299 obcí (k 1. 1. 2007), 30 pověřených obecních úřadů, 22 obcí s rozšířenou působností, 6 okresů a 3 statutární města. Tento kraj je jedním z nejlidnatějších krajů České republiky a díky velmi nízkému počtu

⁸ Na článku spolupracovala také Iva Foldynová z firmy Proces-Centrum pro rozvoj obcí a regionů, s.r.o.

sídel se vyznačuje také poměrně vysokou hustotou zalidnění (227,2 obyvatel/km² v roce 2005). Mezi nejhustěji zalidněné oblasti patří okolí měst Ostrava, Havířov, Karviná a Frýdek-Místek. Naopak nejméně zalidněným okresem je okres Bruntál a to i přes to, že je rozlohou největším okresem kraje. Více než polovina území kraje je využívána pro zemědělské účely a také cca 35 % jeho rozlohy pokrývají lesy.

Z historického hlediska nabyl region, na jehož území se kraj nachází, svého největšího významu v 19. století, kdy patřil mezi nejvýznamnější průmyslové lokality Evropy. Průmysl byl zaměřen zejména na těžbu černého uhlí, těžký průmysl a hutnictví. Těžba uhlí byla na počátku 90. let výrazně omezena, přesto se i dnes v těžbě pokračuje a i v současné době je kraj stále významnou průmyslovou lokalitou. Omezení průmyslové výroby a těžby vedlo k nárůstu nezaměstnanosti, na druhou stranu ke zlepšení stavu životního prostředí, které bylo průmyslem velmi zdevastováno.

V Moravskoslezském kraji žilo k 31. 12. 2006 celkem 1 249 290 obyvatel, což znamenalo 12,1 % z celkového počtu obyvatel České republiky a Moravskoslezský kraj tak byl nejlidnatějším krajem v republice. Od roku 1994 však v kraji dochází k trvalému poklesu počtu obyvatelstva, a to i přesto, že se úbytek po roce 2001 zmírňuje. Mezi lety 1993 až 2006 se počet obyvatel v kraji snížil o 34 217 osob, což v relativním vyjádření znamená 2,7 % a jedná se o největší úbytek obyvatel ze všech krajů ČR ve sledovaném období. Příčinou tohoto poklesu je hlavně klesající míra porodnosti a zvýšená emigrace obyvatel kraje do jiných částí České republiky, zejména díky vysoké míře nezaměstnanosti v kraji.

Od 90. let minulého století převládalo v Moravskoslezském kraji u obyvatelstva staršího 15-ti let střední vzdělání bez maturit. Díky požadavkům trhu práce a jeho zvýšeným nárokům na kvalifikaci a vzdělání se začala vzdělanostní struktura v kraji měnit. V roce 2008 byl sice stále ještě mezi obyvateli staršími 15-ti let nejvyšší podíl osob se středním vzděláním bez maturity, ale oproti roku 1993 poklesl počet osob bez vzdělání a se základním vzděláním. Z pohledu středního vzdělání s maturitou, vyššího odborného a také vysokoškolského vzdělání došlo k nárůstu počtu osob s tímto vzděláním na populaci starší 15-ti let, což je velmi pozitivní.

Podstatnou součástí vzdělanostní struktury každého regionu je vysokoškolské vzdělání. V Moravskoslezském kraji se nacházejí celkem

čtyři univerzity. Jedná se o Slezskou univerzitu v Opavě, Ostravskou univerzitu, Vysokou školu báňskou – Technickou univerzitu Ostrava a Vysokou školu podnikání. Kraj se přesto nachází pod úrovní České republiky v podílu vysokoškolsky vzdělaného obyvatelstva na obyvatelstvu starším 15-ti let.

Se stále rostoucími nároky trhu práce na úroveň požadovaných znalostí a schopností roste také potřeba se neustále vzdělávat. V současné době existuje mnoho způsobů, jak se dále vzdělávat a mnozí lidé těchto možností pravidelně využívají, nejčastěji se vzdělávají v oblasti informačních technologií (kurzy na ovládnutí počítačových programů) a jazykových kurzů.

2. Vývoj trhu práce

Moravskoslezský kraj prochází velikou transformací od roku 1993, která byla prohloubena recesí v letech 1996-1999. Od roku 2006 se situace stabilizovala a Moravskoslezský kraj se stává jedním z nejrychleji rostoucích krajů po Praze. Stále je však ovlivňován závislostí na hutním průmyslu a v současné době i na automobilovém průmyslu, který se v posledních letech výrazně rozvinul, včetně výroby součástek a i v jiných odvětvích, např. elektrotechnický a plastikařský průmysl.

V období 1995 – 2006 došlo v Moravskoslezském kraji k růstu počtu ekonomicky aktivního obyvatelstva. K nejvyššímu růstu došlo v okresech Frýdek-Místek (o 13,3 %) a Nový Jičín (o 11,1 %), přesto byl v roce 2006 nejvyšší podíl ekonomicky aktivního obyvatelstva v kraji i nadále v okresech Ostrava-město (25,2 %) a Karviná (21,5 %). Jediný okres, který zaznamenal ve sledovaném období pokles ekonomicky aktivního obyvatelstva, byl okres Bruntál, kde došlo k poklesu o 2,4%. Tento okres se také nejméně podílel na celkovém počtu ekonomicky aktivního obyvatelstva, a to pouhými 8 %.

Vývoj struktury zaměstnanosti v Moravskoslezském kraji v letech 1993 a 2006 nám ukazuje, že k největšímu nárůstu počtu zaměstnaných osob došlo v oblasti obchodu, opravy motorových vozidel a spotřebního zboží, a to o 11 244 osob, tj. o 2,8 %. Další velké nárůsty se vyskytly v oblastech s kódem K a N (nemovitosti a pronájem, podnikatelské činnosti; zdravotní a sociální péče, veterinární činnosti) naproti tomu nejvyššího úbytku dosáhla oblast těžby nerostných surovin (snížení počtu pracovníků

o 29 325 osob, tj. o 4,8 %) a oblast zpracovatelského průmyslu s poklesem počtu zaměstnaných o 23 514 osob, což znamenalo pokles o 2,1 %. I nadále však v tomto odvětví bylo zaměstnáno nejvíce obyvatel tohoto kraje. Nejnižší počet zaměstnaných osob naproti tomu vykazuje odvětví lesnictví, rybolovu a chovu ryb s pouhým 0,6 % podílem na celkové zaměstnanosti v kraji v roce 2006. (Viz tab. č. 1)

Tabulka 1: Vývoj struktury zaměstnanosti v Moravskoslezském kraji mezi lety 1993 a 2006

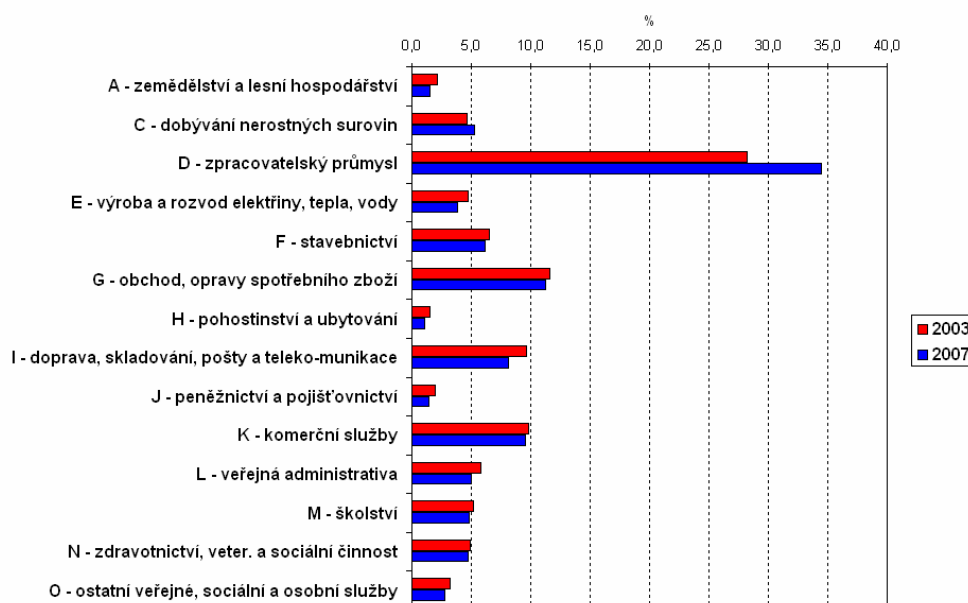
Odvětví		Počet v tis.			Počet v %		
		1993	2006	dif.	1993	2006	dif.
A,B	Zemědělství, myslivost, lesnictví a rybolov	26,988	14,609	-12,379	4,7	2,7	-2,0
C	Těžba nerostných surovin	53,078	23,753	-29,325	9,2	4,4	-4,8
D	Zpracovatelský průmysl	181,918	158,404	-23,514	31,7	29,5	-2,1
E	Výroba a rozvod elektřiny, plynu a vody	12,347	9,648	-2,699	2,1	1,8	-0,3
F	Stavebnictví	45,498	44,376	-1,122	7,9	8,3	0,4
G	Obchod, opr. motor. vozidel a spotřebního zboží	57,834	69,077	11,244	10,1	12,9	2,8
H	Ubytování a stravování	14,811	16,243	1,433	2,6	3,0	0,5
I	Doprava, skladování a spoje	44,907	40,876	-4,031	7,8	7,6	-0,2
J	Finanční zprostředkování	4,980	7,409	2,429	0,9	1,4	0,5
K	Nemovitosti a pronájem, podnikatelské činnosti	17,698	27,133	9,435	3,1	5,1	2,0
L	Veřejná správa a obrana, povinné soc. zabezpečení	30,151	30,917	0,766	5,2	5,8	0,5
M	Vzdělávání	31,280	35,252	3,972	5,4	6,6	1,1
N	Zdravotní a sociální péče, veterin. činnosti	30,457	39,734	9,277	5,3	7,4	2,1
O	Ostatní veřejné, sociální a osobní služby	22,799	19,063	-3,736	4,0	3,6	-0,4
Celkem		574,7	536,5	-38,3	100,0	100,0	0

Zdroj: ČSÚ, VŠPS.

Struktura zaměstnanosti se i výrazně promítla do hrubé přidané hodnoty odvětví. Z následujícího grafu je vidět že podíl zpracovatelského průmyslu přesáhl 30 %. K tomu je nutno podotknout, že v

Moravskoslezském kraji výrazně vzrostla hodinová produktivita práce a Moravskoslezský kraj se v roce 2007 umístil hned za Prahu.

Graf 1: Hrubá přidaná hodnota odvětví



Zdroj:ČSÚ - Regionální účty 2007

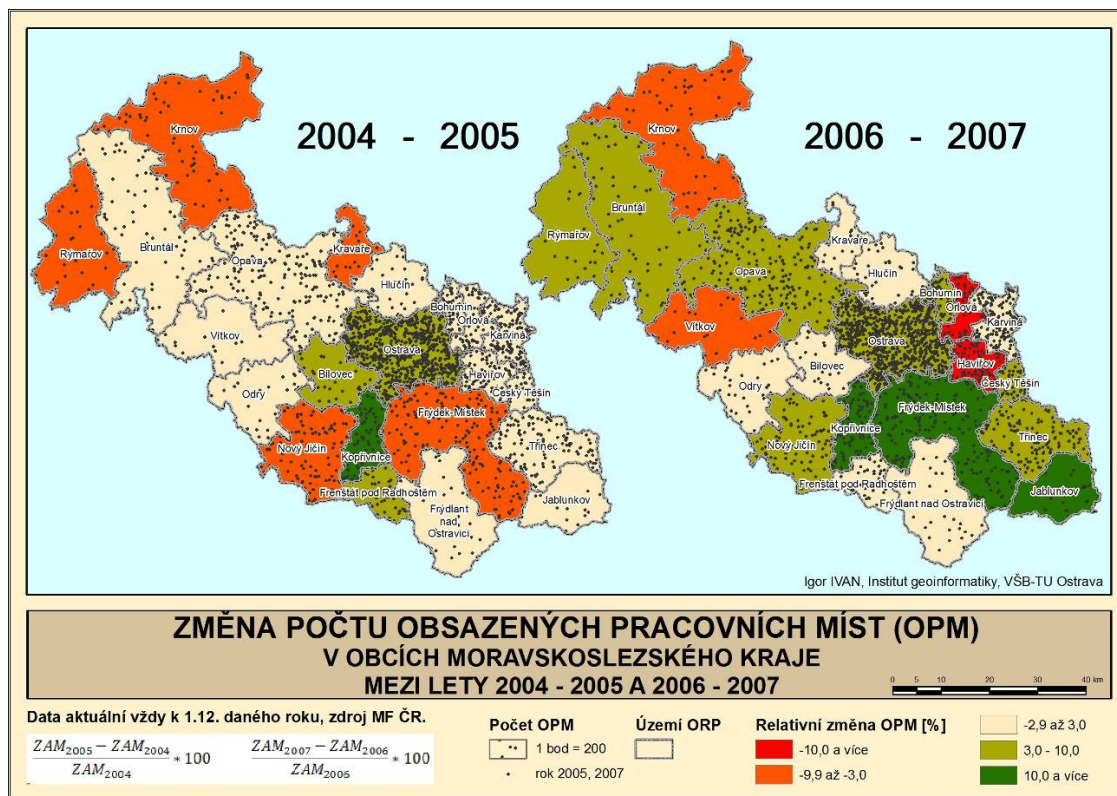
Tyto trendy pokračují i v roce 2008, ve kterém nadále dochází k výraznému vzestupu ve zpracovatelském průmyslu (navýšení o 15,27 tis. zaměstnaných oproti roku 2007). Výrazný vzestup zaznamenalo také finanční zprostředkování (o 3,42 tis), což odpovídá současnému trendu využívání úvěrů a tím života na dluh. Významnější nárůst se objevuje také v ostatních veřejných, sociálních a osobních službách. (Viz tab. č. 2)

Tabulka 2 - Vývoj struktury zaměstnanosti v Moravskoslezském kraji v letech 2007-2008

Odvětví		Počet zaměstnaných (v tis.)			Procenta		
		2007	2008	rozdíl	2007	2008	rozdíl
A,B	Zemědělství, myslivost, lesnictví a rybolov	12,60	12,19	-,42	2,26	2,12	-,14
C	Těžba nerostných surovin	24,23	24,98	,75	4,34	4,34	,00
D	Zpracovatelský průmysl	157,97	173,23	15,27	28,32	30,10	1,78
E	Výroba a rozvod elektřiny, plynu a vody	8,48	9,69	1,21	1,52	1,68	,16
F	Stavebnictví	50,73	53,14	2,41	9,09	9,23	,14
G	Obchod, opr. motor. vozidel a spotřeb. zboží	71,62	68,13	-3,48	12,84	11,84	-1,00
H	Ubytování a stravování	15,42	15,20	-,23	2,77	2,64	-,12
I	Doprava, skladování a spoje	41,92	40,14	-1,78	7,51	6,97	-,54
J	Finanční zprostředkování	6,47	9,90	3,42	1,16	1,72	,56
K	Nemovitosti a pronájem, podnik. činnosti	36,68	34,79	-1,88	6,58	6,05	-,53
L	Veřejná správa a obrana, povinné soc. zab.	32,68	32,56	-,12	5,86	5,66	-,20
M	Vzdělávání	35,60	33,83	-1,77	6,38	5,88	-,50
N	Zdravotní a sociální péče, veterin. činnosti	46,68	44,11	-2,57	8,37	7,66	-,70
O	Ostatní veřejné, sociální a osobní služby	16,39	23,01	6,62	2,94	4,00	1,06
Celkem		557,83	575,56	17,74	100	100	,00

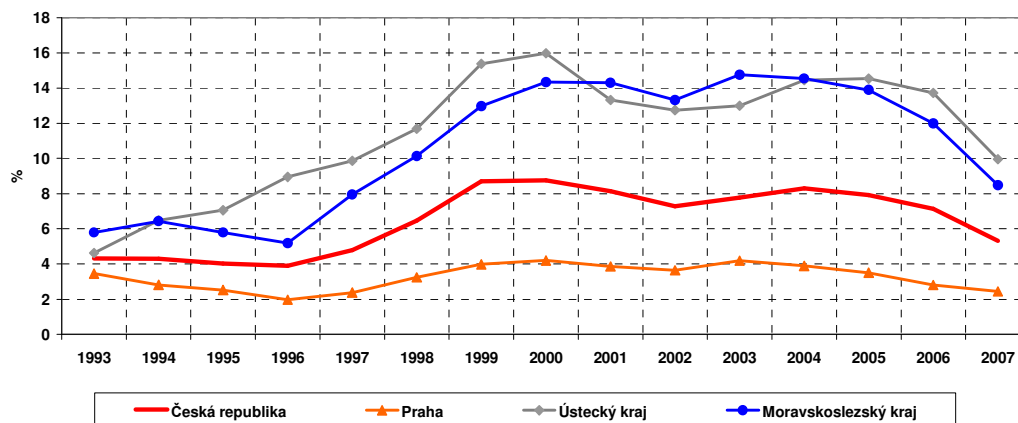
Zdroj: ČSÚ – VŠPS 3. čtvrtletí daného roku

Pokud se zaměříme na prostorovou distribuci pracovních míst v obcích s rozšířenou působností Moravskoslezského kraje, tak třetina pracovních míst je lokalizována v SO ORP Ostrava, přičemž její význam z hlediska nabídky pracovních míst roste. Dalšími významnějšími oblastmi z hlediska zaměstnanosti jsou SO ORP Opava, Karviná a Frýdek-Místek. Změny v distribuci pracovních míst jsou zobrazeny následujícími kartogramy. K výraznému nárůstu obsazených pracovních míst došlo v SO ORP Frýdek-Místek Kopřivnice a Jablunkov. Největší pokles je zaznamenán v periferních oblastech SO ORP Vítkov a Krnov. Nicméně zářející úbytek je v SO ORP Havířov a Orlová, kde nejsou žádné významnější zaměstnavatelé a většina obyvatel dojíždí za prací do Ostravy, příp. Karviné.



Moravskoslezský kraj spolu s Ústeckým krajem patřily mezi kraje nejvíce postižené strukturální nezaměstnaností, a to i přesto, že v posledních letech došlo k výraznému poklesu míry nezaměstnanosti, jak ukazuje následující graf. Míra nezaměstnanosti od roku 1993 postupně rostla s maximem v roce 2003, pak došlo k výraznému poklesu. Z důvodu srovnatelnosti dat jsou použity data z Výběrového šetření pracovní sil (VŠPS).

Graf 2: Vývoj míry nezaměstnanosti ve vybraných krajích



Zdroj: ČSÚ, VŠPS 1993 – 2007.

Nad průměrnou mírou nezaměstnanosti Moravskoslezského kraje se po celé sledované období pohybovaly okresy Bruntál, Karviná a Ostrava-město. Naopak pod úrovní průměrné míry nezaměstnanosti v kraji se nacházel okres Opava, později také okresy Nový Jičín a Frýdek-Místek, přičemž dlouhodobě na tom byl nejlépe okres Opava, který však byl předstižen nejdříve v roce 2005 okresem Nový Jičín a pak i v roce 2007 okresem Frýdek Místek. V posledních dvou zmíněných okresech došlo k výraznému rozvoji zpracovatelského průmyslu, převážně zaměřeného na automobilový průmysl. Výše uvedená skutečnost je markantně vidět na vstupu nových investorů do připravených průmyslových zón v těchto okresech, které jsou především v oblasti automobilového průmyslu:

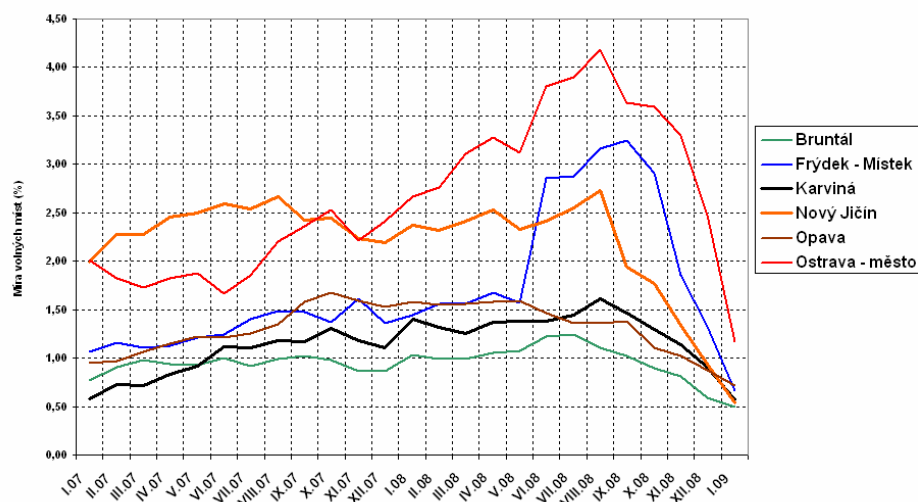
- v rámci průmyslového parku Kopřivnice - firmy Brose CZ spol. s r.o., DURA Automotive Systems CZ, s. r. o., Erich Jaeger, s. r. o. Rieger Automotive International, a. s...
- v rámci průmyslové zóny Mošnov - firmy Behr Ostrava Czech, s.r.o., PLAKOR CZECH, s.r.o., CROMODORA WHEELS s.r.o.
- v areálu průmyslové zóny Nošovice – firmy Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o., Mobis Automotive Czech, s.r.o., Dymos Czech Republic, s.r.o.

V těchto okresech a i v okrese Ostrava – Město dochází od roku 2007 k výraznému nárůstu volných pracovních míst.

3. Dopady krize na Moravskoslezský kraj

Z hlediska neaktuálnosti regionálních dat z ČSÚ (cca půlroční zpoždění) je nutné při analyzování dopadů krize vycházet především z dat úřadů práce, jež mají měsíční periodicitu. Budou využity jak standardní údaje o nezaměstnanosti na úrovni okresu tak i GIS statistiky poskytující informace o prostorových dopadech krize i za nižší jednotky než za okresy, což přispívá k přesnosti vyhodnocování územních dopadů.

Graf 3: Vývoj míry volných pracovních míst v okresech Moravskoslezského kraje



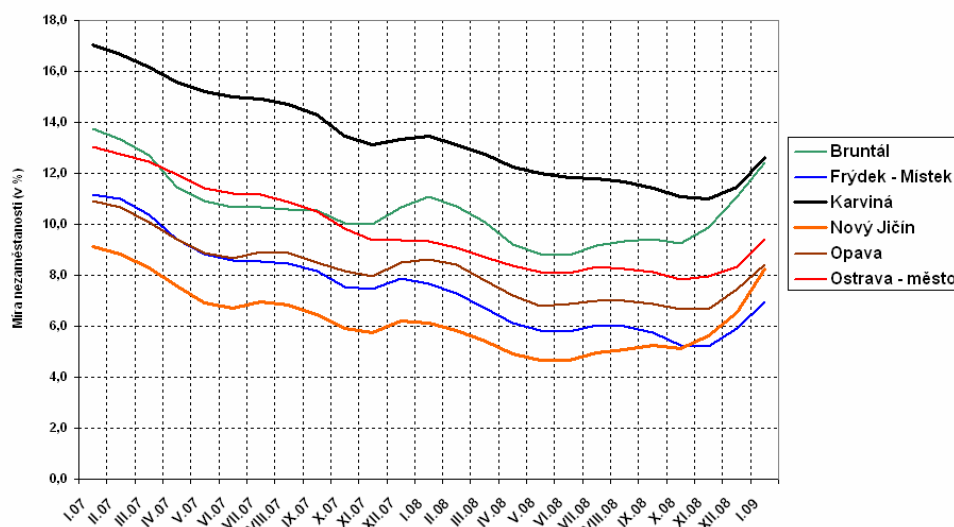
Zdroj dat: MPSV, výkaz „Uchazeči o zaměstnání a volná pracovní místa“, 2007 – 2009.

Finanční krize a následná hospodářská recese se nejdříve projevila na prudkém snížení pracovních míst. Od září 2008 dochází ve všech okresech k dramatickému poklesu volných pracovních míst, největší propad je u okresů, kde byla tato nabídka nejvyšší, tzn. okresů Ostrava-město, Nový Jičín a Frýdek-Místek. Po tomto dramatickém poklesu s časovým

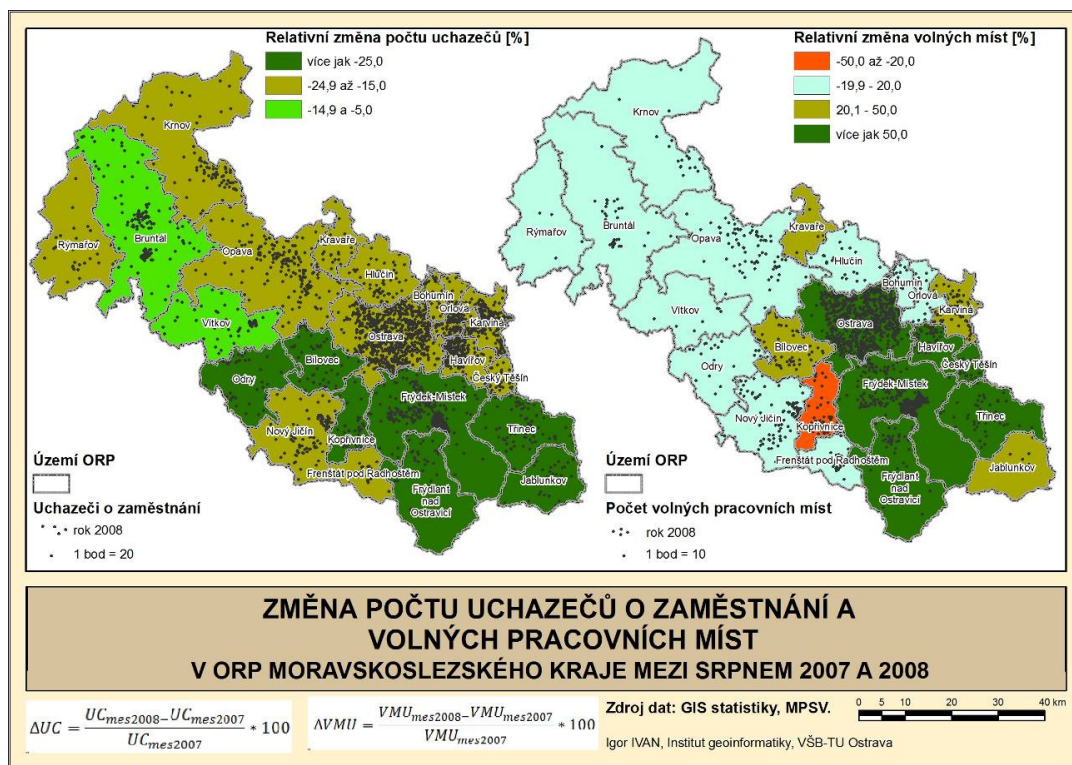
odstupem dvou měsíců dochází k nárůstu míry nezaměstnanosti. Z tohoto vyplývá, že jako indikátor problému na trhu práce je vhodné používat míru volných pracovních míst, respektive její změnu.

Naši analýzu začínáme srpnem 2008, jelikož ještě v tomto období nebyly pozorovány na území MSK dopady krize. Pouze se projevil negativní vliv posilující koruny na firmy, které jsou zaměřeny zejména na export. V okrese Ostrava např. Oděvní podnik a. s. ukončil svou výrobu. Nutno však podotknout, že některé procesy na trhu práce byly již nastartovány dříve a že se obtížně rozlišuje mezi dopadem krize a těmito procesy. Pro analýzu územních dopadů jsme zvolili roční diferenci mezi počtem uchazečů a počtem volných pracovních míst. Důvodem pro výběr indikátoru byla nutnost relativizovat hodnoty pro porovnání území a nezávislost tohoto ukazatele na sezónních vlivech. Pokud bychom v GIS statistikách zvolili standardní ukazatel míry nezaměstnanosti, tak je jeho nevýhodou neaktuální údaj o ekonomické aktivitě z SLDB 2001, který se při jeho konstrukci používá.

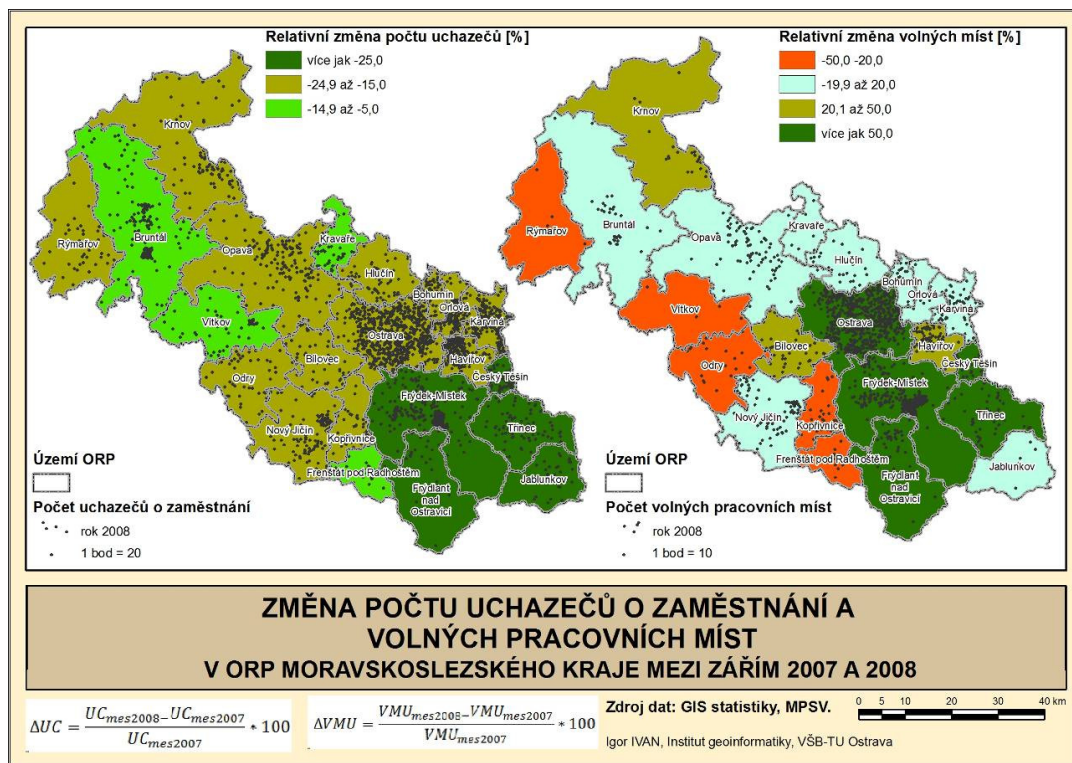
Graf 4: Vývoj míry nezaměstnanosti v okresech Moravskoslezského kraje.



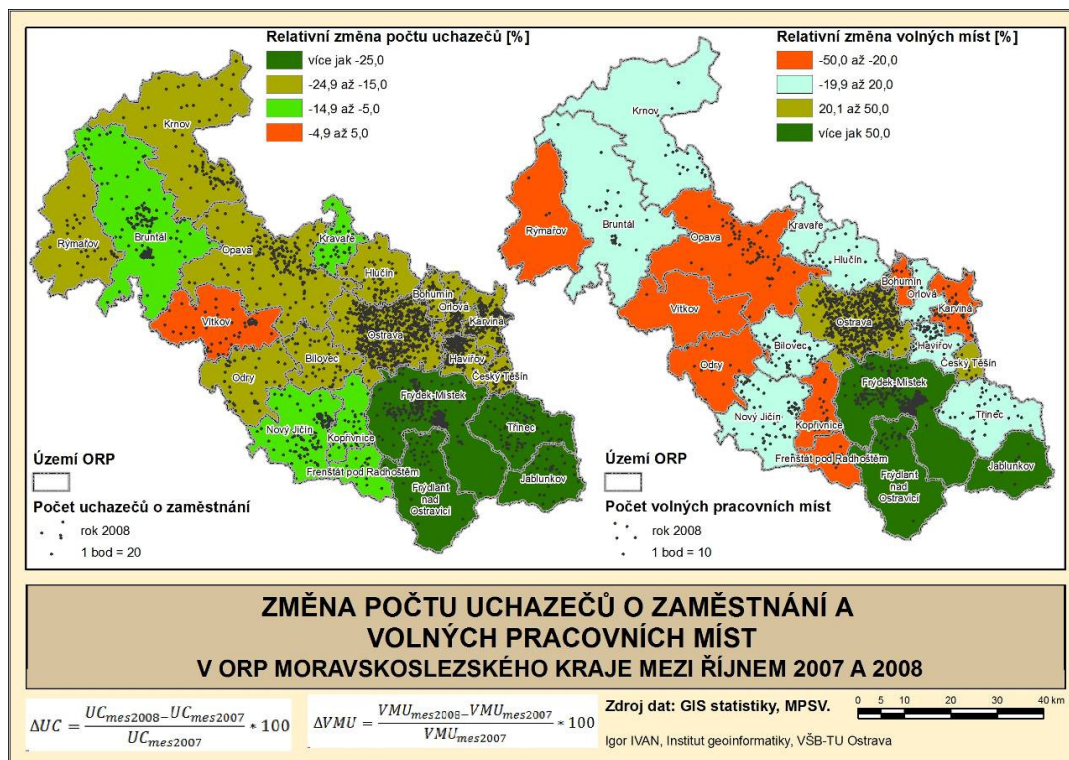
Zdroj dat: MPSV, výkaz „Uchazeči o zaměstnání a volná pracovní místa“, 2007 – 2009.



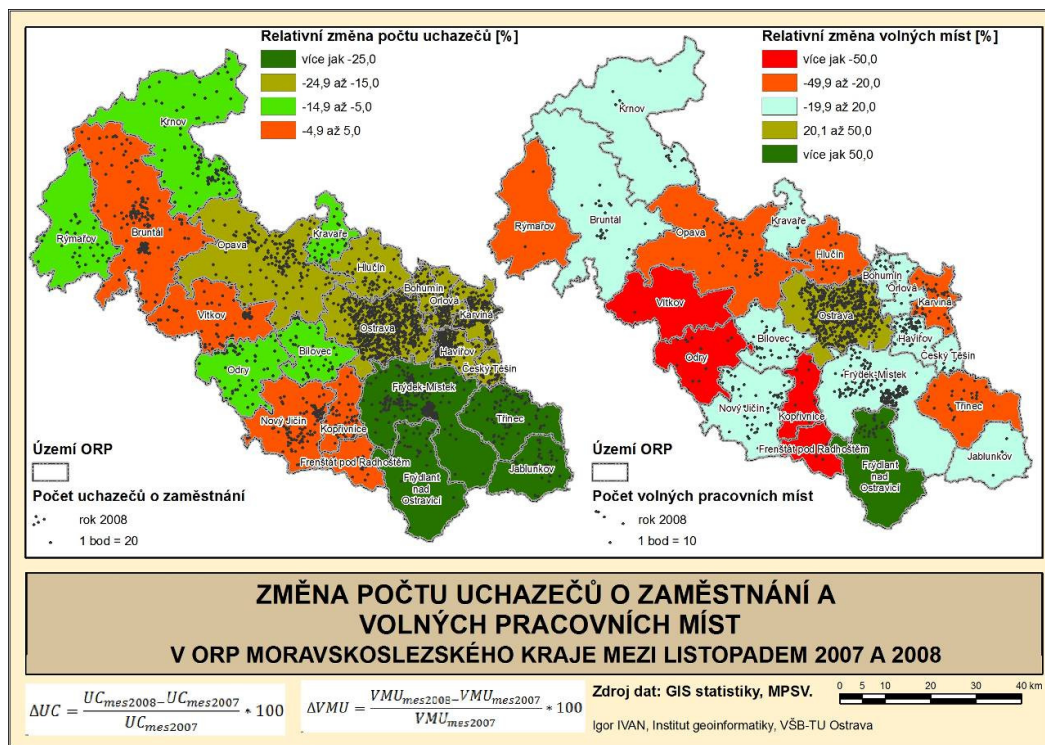
V srpnu dochází k mírnému poklesu volných pracovních míst v západní části kraje, nicméně počet uchazečů oproti předchozímu roku klesal na celém území kraje, nejvíce v jeho jižní části.



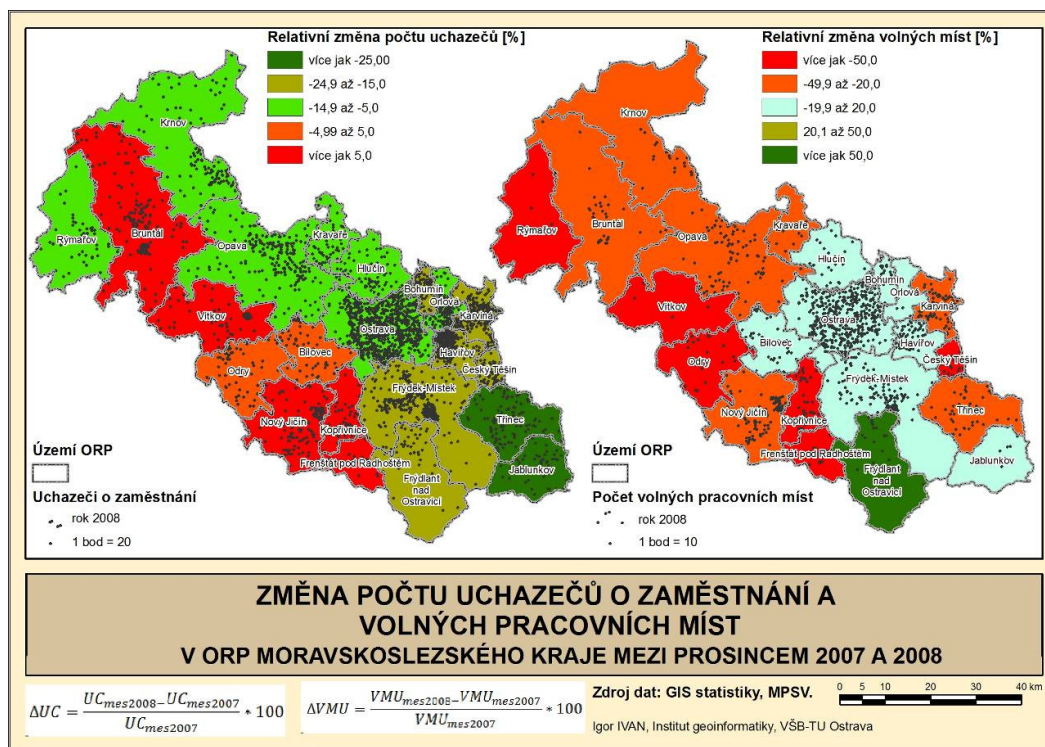
Situace se oproti předchozímu měsíci zhoršuje výraznějším poklesem volných pracovních míst, především v SO ORP Rýmařov, Odry, Vítkov, Kopřivnice a Frenštát pod Radhoštěm, což může indikovat budoucí problémy na trhu práce. Z hlediska počtu uchazečů nadále pokračuje pozitivní trend jejich meziročního poklesu.



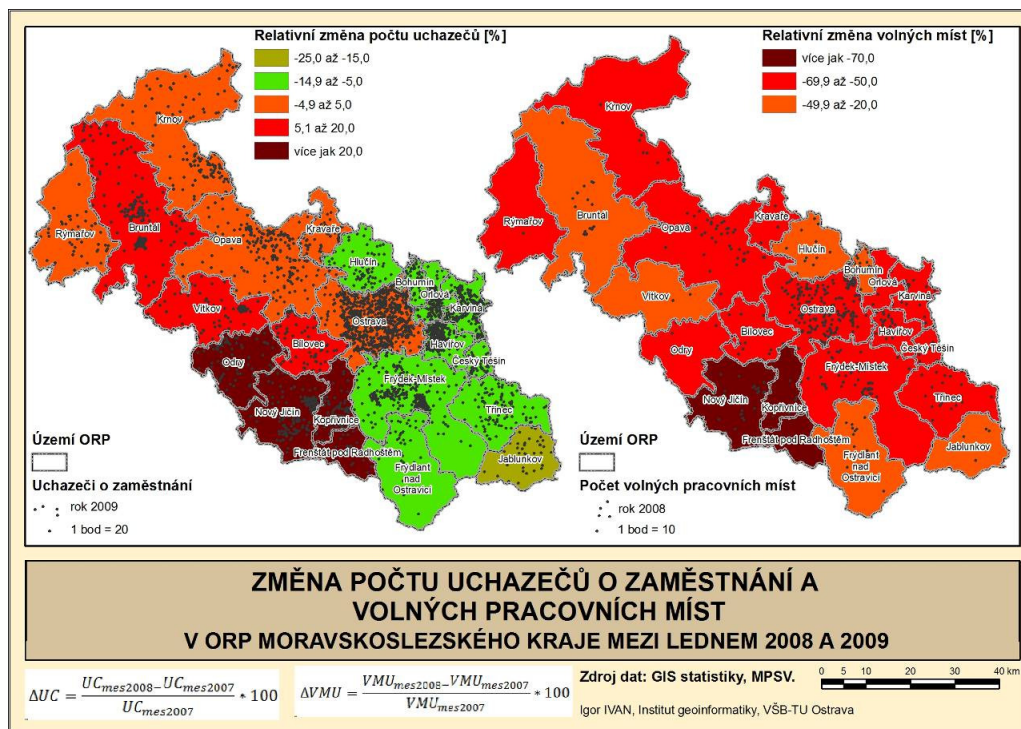
Dochází k prudkému poklesu míry volných pracovních míst v celé západní části kraje a i východní příhraniční oblasti s Polskem. Z hlediska počtu uchazečů se začínají vyskytovat problémy v SO ORP Vítkov, ve kterém je malý počet pracovních příležitostí. Situace je mimo jiné rovněž negativně ovlivněna snížením počtu pracovních míst v odvětví těžby dřeva.



Z trendu poklesu volných pracovních míst částečně vybočuje měsíc listopad, nicméně výše uvedené trendy budou pokračovat v prosinci 2008 a lednu 2009. Z hlediska počtu uchazečů dochází k nárůstu jejich počtu především v SO ORP Bruntál, Vítkov, Nový Jičín, Kopřivnice a Frenštát pod Radhoštěm. Hlavní vliv na tuto situaci mají první problémy v automobilovém průmyslu, které postihují především externí dodavatele těchto firem. Zpočátku se jedná hlavně o menší dodavatele, kteří nemají dostatečný kapitál k překonání krize. V SO ORP Bruntál se v tomto období problémy začínají dotýkat i plastikářského průmyslu. Stále přetrvávají problémy v těžbě dřeva, což postihuje především oblast Jeseníků a Beskyd. Jižní část výše zmíněného území je postižena problémem v automobilovém průmyslu. Do problémů se již od listopadu dostává Visteon Autopal Nový Jičín, V Kopřivnici má problémy Tatra i firmy v průmyslové zóně. V SO ORP Frenštát závod Continental Automotive Systems Czech Republic specializující se na výrobu autoelektroniky během října a listopadu propustil 70 kmenových zaměstnanců.

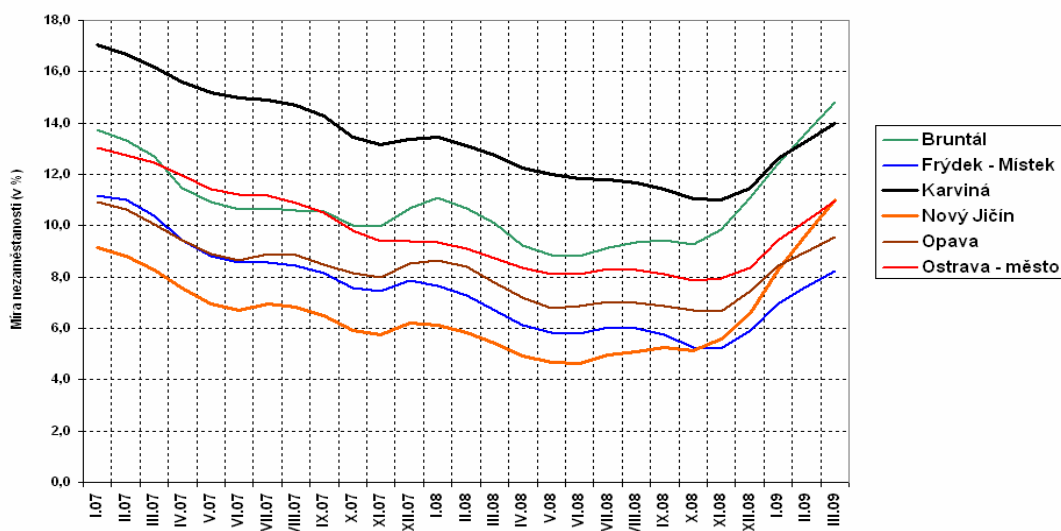


V prosinci krize postihuje hlavně oblasti s malým počtem pracovních míst, z hlediska počtu uchazečů je zde vidět jasný pás problémového území od SO ORP Bruntál přes Vítkov, Odry, Bílovec, Nový Jičín, Kopřivnice a Frenštát pod Radhoštěm. Na Bruntálsku se nejvýrazněji krize projevuje u jednoho z největších zaměstnavatelů AL Invest Břidličná, a.s., který přestal prodlužovat pracovní smlouvy.



V lednu pokračuje vlna propouštění, do problému se stále více dostávají podniky automobilového průmyslu na Novojičínsku (Tatra, Visteon Autopal a další.), dále podniky Osram a Linaset na Bruntálsku, ale také hutnické podniky oznamují hromadná propouštění, nicméně krize zasahuje i ostatní odvětví v Moravskoslezském kraji. Předpokládá se výrazný nárůst nezaměstnanosti v celém kraji, nejvíce jsou a budou postiženy nárůstem nezaměstnanosti okresy Nový Jičín a Bruntál (viz následující graf).

Graf 5: Predikce vývoje míry nezaměstnanosti v okresech Moravskoslezského kraje.



Pokud bychom měli shrnout dopady krize na Moravskoslezský kraj, tak mezi nejvíce postižená odvětví v Moravskoslezském kraji patří hutnictví (např. ArcelorMittal Ostrava, Vítkovice a další), strojírenský průmysl (zvláště automobilový a navazující průmysl), textilní průmysl (Slezan Frýdek-Místek, a.s.) logistika a stavebnictví. Zvláště je následně ohrožen cestovní ruch⁹ a drobní živnostníci (např. výroba nábytku).

Jednotlivé podniky sahají po úsporných opatřeních, která se týkají snižování mzdových výdajů, např. propouštěním externích zaměstnanců (často cizinců) z personálních agentur, brigádníků a zaměstnanců ve zkušební době. Dále pak nejsou prodlužovány pracovní smlouvy nebo pracovníci čerpají dovolenou. Dle § 209 Zákoníku práce mají zaměstnavatelé po povolení tohoto opatření úřadem práce možnost poskytnout svým zaměstnancům náhradu mzdy ve výši 60 %, jedná se i o stálé zaměstnance. Podniky také snižují režijní výdaje, především na marketing a reklamu, dochází k poklesu investic a útlumu sponzorování kultury a sportu.

⁹ Rozhodně poklesne počet dovolený trávěných mimo republiku z důvodu zdražování koruny a nižší kupní síle obyvatelstva, naopak pozitivní změnou může být zvýšení zájem o domácí destinace např. Beskydy a Jeseník.

Krise bude mít vliv na snížení příjmů domácností, problémy budou mít především zadlužené domácnosti. Dojde ke změně spotřebitelského chování, preferovány pro běžnou spotřebu budou nejlevnější výrobky a dojde k dalšímu snížení poptávky, což povede ke ztrátě dalších pracovních míst.

Dopady krize se projevují ukončením developerských projektů, zeštíhlením podniků, zvýšeným objemem výdajů státu v rámci záchranné sociální sítě. Klíčovým problémem je nerovnoměrná prostorová distribuce postižených obyvatel a z toho vyplývající tvorba chudinských ghett ve městech.

Závěr

Regionální společenství prochází v poslední době velkými změnami. Jedná se např. o proměny sociální struktury, roste význam sociálních sítí, dochází ke stárnutí populace, ke změnám organizace i náplně práce. Tyto změny jsou indikátorem nové formy společnosti, často nazývané znalostní společností nebo postindustriální společností. Uvedené změny se silně dotýkají trhu práce. Jedná se zejména o změny kvalitativní, které se velmi špatně kvantifikují.

Demografické změny především ovlivňuje stárnutí populace. Rovněž agregátní přirozený přírůstek za posledních 10 let je ve všech krajích záporný. I přes mírně pozitivní změny v posledních třech letech budou tyto negativní tendence pokračovat. Hlavním faktorem, který ovlivňuje počet lidí v regionech, se stává migrace. Moravskoslezský kraj z demografického hlediska disponuje obrovským potenciálem technicky vzdělaných lidí, určitým problémem však je nevyvážená věková struktura obyvatel, kdy v řadě měst dochází k výraznému stárnutí obyvatel. Velký problém představuje skutečnost, že z regionu odchází vysoký počet kvalifikovaných lidí. V posledních letech došlo ke snížení a následné stabilizaci tohoto trendu.

V současnosti dochází k rozvoji regionu, který se projevuje především v Ostravě, jež je centrem řady developerských firem. V kraji rovněž působí několik klastrových seskupení (dřevařský, strojírenský klastr). Ostrava byla vždy multikulturním centrem, ve zdejším regionu docházelo ke koncentraci Slováků a Poláků. Ostrava by v budoucnosti mohla působit do jisté míry jako centrum výše zmíněných národností.

Velkou šancí pro rozvoj kraje také představuje potenciální vzájemná spolupráce s Polskem a Slovenskem v mnoha oblastech, např. v oblasti automobilového průmyslu. Tak by se mohl zformovat významný region s potenciálem až kolem 7 mil. osob. Rizikem dalšího rozvoje regionu je zdevastované životní prostředí kraje z minulosti.

Z hlediska dalšího rozvoje lze v kraji očekávat další prostorovou diferenciaci projevující se na jedné straně rozvojem města Ostravy a jeho zázemí a na druhé straně existencí území se špatnou dopravní dostupností a nedostatkem pracovních míst (jedná se především o oblast Bruntálska, Osoblažska, Budišovska, Vítkovska a také Rýmařovska).

Rozvojové trendy Moravskoslezského kraje jsou přerušeny hospodářskou recesí. Nicméně prostorové dopady krize, jak ukazuje tento článek, nejvíce postihuje periferní oblasti, které mají jen minimální možnosti na vyrovnání se se způsobenými problémy. Při nárůstu nezaměstnanosti lze očekávat výrazně rozdílné dopady pro jednotlivé oblasti a to jak na úrovni obcí taky i na úrovni mikrolokalit v rámci větších měst. Dopady krize prověří především nezávislost a zdraví regionální ekonomiky a na druhou stranu i sílu sociálních vazeb mezi lidmi.

LITERATURA:

1. ČSÚ Regionální účty 2007. Dostupné na WWW: <<http://www.czso.cz/csu/2008edicniplan.nsf/p/1371-08>>
2. ČSÚ Trh práce v ČR 1993 - 2007. Dostupné na WWW: <<http://www.czso.cz/csu/2008edicniplan.nsf/p/3103-08>>
3. HANČLOVÁ, J. – TVRDÝ, L. et al. Modelování a klasifikace regionálních trhů práce. [online] Ostrava: VŠB-TU Ostrava, Ekonomická fakulta, 2002. 150 s. ISBN 80-248-0220-1. Dostupné na WWW: <<http://homel.vsb.cz/~tvr12/>>
4. MPSV Měsíční statistiky GIS0 .2007 – 2009.
5. MPSV Výkaz Uchazeči o zaměstnání a volná pracovní místa. Dostupné na WWW: <http://portal.mpsv.cz/sz/stat>
6. TVRDÝ, L. a kol. Trh práce a vzdělanost v regionálním kontextu. Ostrava: VSB-TU Ostrava, 2007. ISBN: 978-80-248-1665-4. Dostupné na WWW: <<http://homel.vsb.cz/~tvr12/>>

7. ÚP Bruntál Analýza stavu a vývoje trhu práce v okrese Bruntál v roce 2008 a předpokládaný vývoj v prvním pololetí roku 2009. Bruntál, Úřad práce v Bruntále, 2008.
8. ÚP Frýdek - Místek Zpráva o situaci na trhu práce v okrese Frýdek - Místek v roce 2008 a předpokládaný vývoj v prvním pololetí roku 2009. Frýdek - Místek, Úřad práce ve Frýdku - Místku, 2008.
9. ÚP Karviná Zpráva o situaci na trhu práce v okrese Karviná v roce 2008 a předpokládaný vývoj v prvním pololetí roku 2009. Karviná, Úřad práce v Karviné, 2008.
10. ÚP Nový Jičín Zpráva o situaci na trhu práce v okrese Nový Jičín v roce 2008 a předpokládaný vývoj v prvním pololetí roku 2009. Nový Jičín, Úřad práce v Novém Jičíně, 2008.
11. ÚP Opava Zpráva o situaci na trhu práce v okrese Opava v roce 2008 a předpokládaný vývoj v prvním pololetí roku 2009. Opava, Úřad práce v Opavě, 2008.
12. ÚP Ostrava Analýza stavu a vývoje trhu práce v Ostravě v roce 2008 a předpokládaný vývoj v prvním pololetí roku 2009. Ostrava, Úřad práce v Ostravě, 2008.
13. Zpravodajství ČTK, Bruntálský a krnovský deník, Novojičínský deník, Frýdecko-místecký a třinecký deník.

Autor:	Jan Sucháček (editor)	
Katedra:	Katedra regionální a environmentální ekonomiky	K118
Název:	Regionální rozvoj včera, dnes a zítra	
Místo, rok, vydání:	Ostrava, 2009, 1. vydání	
Počet stran:	84	
Vydala:	VŠB –TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA	
Tisk:	OFTIS Ostrava	
Náklad:	50 ks	

ISBN: 978-80-248-1983-9