

Dynamika obyvatelstva (7.)

Čtyři základní typy prostorových pohybů obyvatelstva:

- migrace (stěhování) obyvatelstva;
- dočasné změny pobytu (někdy též sezónní migrace) jsou změny bydliště na určitý vymezený čas;
- dojíždka do zaměstnání a do škol (oscilace, kyvadlová migrace);
- nepravidelné dočasné pohyby obyvatelstva (turbulence) – CR, nákupy, služby, služební cesty apod.

MOBILITA (MECHANICKÝ POHYB) OBYVATELSTVA – DOJÍŽDKA / VYJÍŽDKA

Dojíždka do zaměstnání a do škol tvoří významnou složku *prostorové mobility obyvatelstva*. Je vyvolána především *nesouladem mezi rozmístěním*:

- *ekonomicky aktivního obyvatelstva / složek obyvatelstva navštěvujících školy,*
- *pracovních příležitostí / škol* – to je zpravidla mnohem vyšší než koncentrace obyvatelstva.

Dojíždka do zaměstnání a do škol se podílí na *formování funkčně prostorových vazeb* v sídelní struktuře – jejich základem je skutečnost, že *potřeby obyvatel jsou saturovány v jiných sídlech*.

Z formálního hlediska je charakteristickým rysem *relativní pravidelnost* pohybu obyvatel (oscilace, kyvadlová migrace). Dojíždky do zaměstnání a do škol se zpravidla zúčastňuje *totéž obyvatelstvo*, které se navíc často:

- pohybuje po *stejně trase*,
- a to ještě v *přibližně stejném čase*.

Jinými slovy lze konstatovat, že dojíždka do zaměstnání a do škol se vyznačuje *vysokou a dosti pravidelnou frekvencí*.

Pro poznání dojíždky do zaměstnání i do škol jsou podstatné zejména informace o:

- *rozsahu (objemu) dojíždky,*
- *směru dojíždky,*
- *frekvenci dojíždky (denně, týdně, nižší frekvence).*

Úplné informace o tomto typu mobility obyvatelstva lze získat pouze prostřednictvím *sčítání lidu, domů a bytů*. Geografické hodnocení (a do sčítání lidu v roce 1991 i naše statistika) sleduje pouze takovou dojíždku, která *překračuje administrativní hranici obce*.

Výsledky *SLDB 2001* sice uvádějí i počty vyjíždějících v rámci obce, ale geografická vypovídací hodnota těchto výsledků je *pochybná* – jsou odvozeny na základě otázky č. 22 ze sčítacího archu, která se dotazuje na místo pracoviště, školy a nabízí dvě možné odpovědi:

- *ve stejném domě, ve kterém máte trvalý pobyt*
- *jinde – všechny osoby, které vyberou tuto odpověď jsou považovány za vyjíždějící.*

Velmi podobné znaky má i dojíždka žáků, učňů a studentů do škol - specifika:

- přirozená hierarchizace obslužné sféry dovoluje rozlišit *regiony obsluhy několika úrovní*, přičemž totéž středisko si může současně vytvářet různě velké obslužné regiony na odlišných hierarchických úrovních (viz např. město, kde sídlí ZŠ, SŠ i VŠ apod.);
- *údaje o dojízdce za službami nejsou běžně statisticky zjišťovány* – jen zvláštní šetření v menších modelových územích, anketární šetření ČSAV v letech 1978 – 79.

Možnosti vyjádření dojíždky / vyjíždky – ukazatele:

Dojíždku / vyjíždku do zaměstnání lze charakterizovat a kartograficky znázornit z různých aspektů:

- *absolutními počty* dojíždějících / vyjíždějících,
- *saldem* dojíždky / vyjíždky (D – V, respektive V – D),
- *intenzitou* dojíždky / vyjíždky (podíl V / D z úhrnu ekonomicky aktivních obyvatel),
- *počet obsazených pracovních míst* v dané obci (OPM = EA + D – V (případně i minus počet nezaměstnaných řazených mezi EA), možný je i přepočítání na 100 nebo 1000 EA nebo zaměstnaných => intenzitní ukazatel),
- *regiony* dojíždění / vyjíždění (region, prostor, odkud se dojíždí do určitého střediska), při tomto úkolu je potřeba dodržet následující postup:
 - nejdříve je potřeba vymezit *střediska* (např. podle počtu obsazených pracovních míst, podle počtu ekonomicky aktivních, převládající D na V apod.),
 - teprve v druhém kroku se vymezuje region dojíždění – obec se přiřadí k příslušnému středisku na základě *převládajícího spádu* (např. z dané obce musí do střediska vyjíždět více než např. 50 % ze všech EA, či ze všech EA vyjíždějících – nastavení kritérií se může v různých případech podle konkrétní potřeby lišit).

Rozsah dojíždky do zaměstnání ovlivňuje mnoho **faktorů**. Jedná se především o:

- *změny odvětvové a socioprofesionální struktury* (poválečná industrializace, změny v charakteru zemědělství, podpora areálů s koncentrovaným těžkým průmyslem, významné změny v průběhu 90. let – rozpad kolosů těžkého průmyslu, větší „rozptyl“ hospodářských aktivit, ...),
- *změny územního rozmístění a koncentrace / dekoncentrace pracovních příležitostí* (komerční suburbanizace),
- *rozvoj dopravy* (veřejná × individuální doprava => větší rozptyl směrů dojíždky),
- *urbanizace × suburbanizace* (90. léta),
- *změny životních podmínek a standardu života*,
- *růst regionálních disparit*,
- *nedostupnost bytů* (dojíždka nahrazuje migraci či je jejím předstupněm).

Výsledkem působení uvedených faktorů byl následující **vývoj pracovní mobility**:

- *poválečný růst* pracovní mobility obyvatelstva, a to zejména v *zázemí větších měst a průmyslových středisek (oblastí)*,
- *od 60. do 90. let – stabilizace* dojíždky i dojíždkových regionů v území ČR:
 - 1961 = 1 747 tis. dojíždějících do zaměstnání (37,2 % EA),
 - 1970 = 1 769 tis. dojíždějících do zaměstnání (35,5 % EA),
 - 1980 = 1 690 tis. dojíždějících do zaměstnání (31,5 % EA),
 - 1991 = 1 757 tis. dojíždějících do zaměstnání (32,4 % EA),

(pokles podílu na počtu EA v 70. a 80. letech byl dán vstupem silných ročníků z poválečného období do věku EA)

V posledním desetiletí 20. století lze relativně sledovat růst počtu dojíždějících:

- 2001 = 1 702 tis. dojíždějících do zaměstnání (32,4 % EA, respektive 35,7 % EA zaměstnaných),

- výše uvedené údaje však *nejdou plně srovnatelné*, srovnání je *zkresleno*:
 - do 80. let včetně postupnou *integrací* obcí (prostřednictvím toho již není část dříve registrované dojížděky zachycena, např. v letech 1970 - 80 ubylo v ČR 36 % obcí, z nichž značnou část představovaly obce s intenzivní vyjížděkou, nacházející se v zázemí dojížděkových center),
 - v letech 1991 a 2001 pak dochází k nadhodnocování dojížděky v důsledku *dezintegrace* obcí.

Podrobnější přehled o vývojových tendencích umožňuje analýza **prostorového rozsahu dojížděky**:

- *největší počet vyjíždějících má cíl dojížděky uvnitř vlastního okresu*:
 - 1980 = 1 118 tis. dojíždějících (tj. 66,1 % z celkového počtu dojíždějících),
 - 1991 = 1 213 tis. dojíždějících (tj. 69,1 % z celkového počtu dojíždějících),
 - 2001 = 1 067 tis. dojíždějících (tj. 62,7 % z celkového počtu dojíždějících).

Příčinou **poklesu podílu vnitřní dojížděky** v posledním období mohou být *celkové společenské a ekonomické změny*, v jejichž důsledku je obyvatelstvo ochotnější dojíždět za prací dále než dříve;

- *dojížděka mezi okresy téhož kraje*:
 - 1980 = 361 tis. dojíždějících (tj. 21,4 % z celkového počtu dojíždějících),
 - 1991 = 343 tis. dojíždějících (tj. 19,5 % z celkového počtu dojíždějících),
 - 2001 = 314 tis. dojíždějících (tj. 18,5 % z celkového počtu dojíždějících),
- *mezikrajská dojížděka*:
 - 1980 = 211 tis. dojíždějících (tj. 12,5 % z celkového počtu dojíždějících),
 - 1991 = 200 tis. dojíždějících (tj. 11,4 % z celkového počtu dojíždějících),
 - 2001 = 321 tis. dojíždějících (tj. 18,9 % z celkového počtu dojíždějících).

Zvýšení podílu mezikrajské dojížděky mezi lety 1991 a 2001 může být dáno:

- *společensko-ekonomickými změnami*,
- *zvýšením počtu krajů* od roku 2000.

Struktura dojížděky:

- *podle pohlaví* - ženy tvoří menší část dojíždějících:
 - 1980 = ženy tvoří 37,0 % celkového počtu dojíždějících,
 - 1991 = ženy tvoří 39,4 % celkového počtu dojíždějících,
 - 2001 = ženy tvoří 39,1 % celkového počtu dojíždějících.

Uvádí se, že *ženy vyjíždějí častěji na kratší vzdálenosti než muži*, souvisí to s odlišným územním „rozptylem“ tradičních „mužských“ a „ženských“ odvětví – odvětví s převahou mužských profesí (těžba surovin, strojírenství, stavebnictví) mají vyšší územní koncentraci a tudíž i nutnost dojížděky na větší vzdálenosti než odvětví s převahou ženských profesí (lehký průmysl, obchod, služby...) – *otázkou zůstává vývoj v 90. letech*.

- *podle věku* – údaje ukazují, že *s přibývajícím věkem se intenzita vyjížděky snižuje*:
 - 1991 – nejvíce dojíždí EA osoby mladší než 25 let (44 % EA dojíždí), z EA osob ve věku 35-59 let dojíždí za prací jen necelých 30 % EA,
 - 2001 – (složitý přepočet).

Obecná teze – *s rostoucím věkem se ochota k dojížděci snižuje*, dojížděka je nahrazena buď migrací, nebo nalezením práce v místě bydliště.

- *podle frekvence dojížděky*:
 - 1991 = naprostá většina osob vyjíždějících za prací vyjížděla s denní frekvencí – celkem se jednalo o 90,5 % všech dojíždějících,
 - 2001 = s denní frekvencí dojíždí do zaměstnání jen 83,9 % všech dojíždějících.

Vzhledem k tomu, že se poměrně významně snížila frekvence denní dojížděky a významně se také zvýšil podíl mezikrajské dojížděky, lze patrně konstatovat, že **v průběhu 90. let** se významným způsobem v důsledky změny společenských a ekonomických poměrů **zvýšila průměrná dojížděková vzdálenost**.

- *podle velikostní skupiny obce trvalého bydliště* – zde lze formulovat obecně platnou závislost, která tvrdí, že *s růstem velikosti obce se intenzita vyjížděky za prací snižuje*:
 - 1991 = z venkovských obcí do 2 tis. obyvatel vyjížděly za prací téměř dvě třetiny EA osob (64,4 %), z měst s více než 100 tis. obyvatel vyjíždělo za prací jen 5,5 % EA osob,
 - 2001 = (složitý přepočet).

Pro ilustraci – určitě z Veverské Bítýšky vyjíždí větší podíl EA než z Kuřimi, u Kuřimi bude platit podobný vztah ve srovnání s Brnem.

Podobným způsobem by bylo možné hodnotit i vyjížděku do škol - několik základních údajů:

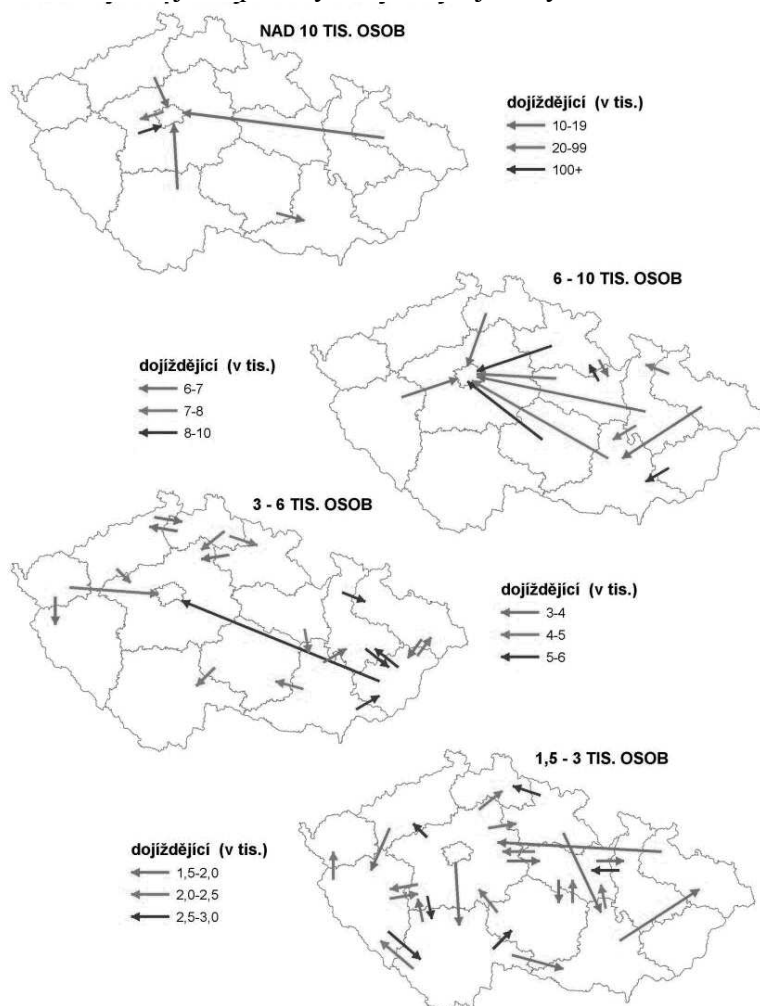
- v roce 1991 dojíždělo v ČR do škol celkem 633,4 tis. žáků, učňů a studentů (růst oproti roku 1980 téměř o 100 tis. osob – pravděpodobné příčiny: rušení malotřídních škol v menších venkovských obcích a dezintegrace obcí);
- 1991 = vyjížděka žáků ZŠ se rozhodující měrou realizovala v rámci okresu (více než 91 % vyjížděky, naopak u žáků SOU a u studentů převažovala vyjížděka přes hranice okresu – u studentů (hlavně zásluhou studentů VŠ) tvořila vyjížděka přes hranice okresu 62,2 % z celkové vyjížděky;
- 2001 = v tomto roce dojíždělo celkem 612,9 tis. žáků, studentů a učňů, z toho denně dojíždělo 74,7 %.

Přes absolutní pokles počtu vyjíždějících do škol lze i zde hovořit o relativním růstu významu tohoto jevu – příčinou je změna věkové struktury obyvatel.

Hlavní směry mezikrajské dojížděky v ČR

Situaci v roce 2001 přibližuje na základě analýz celkové dojížděky obr. 1.

Obr. 1: Mezikrajsové proudy celkové dojížděky v roce 2001



Pramen: SLDB 2001, ČSÚ Praha

Tab. 1: Kraje ČR podle salda dojížděky do zaměstnání v roce 2001

Kraj	Dojíždka a vyjíždka do zaměstnání			Obsazená pracovní místa / 1000 zaměstnaných
	dojíždka	vyjíždka	saldo	
Praha	163 108	29 415	133 693	1 226
Středočeský kraj	212 902	279 664	-66 762	877
Jihočeský kraj	112 020	118 994	-6 974	977
Plzeňský kraj	97 397	103 367	-5 970	977
Karlovarský kraj	50 935	55 333	-4 398	969
Ústecký kraj	121 026	136 440	-15 414	957
Liberecký kraj	65 480	72 196	-6 716	968
Královéhradecký kraj	98 824	101 175	-2 351	991
Pardubický kraj	92 121	98 761	-6 640	972
Vysočina	86 159	98 564	-12 405	948
Jihomoravský kraj	193 415	194 269	-854	998
Olomoucký kraj	110 462	117 465	-7 003	975
Zlínský kraj	114 980	120 955	-5 975	978
Moravskoslezský kraj	183 275	200 280	-17 005	968

Pramen: SLDB 2001, ČSÚ Praha

Hlavní centra dojížděky v ČR

- *Pražská aglomerace* – v roce 2001 disponovala samotná Praha největším soustředěním pracovních míst v ČR, v době sčítání zde bylo zaměstnaných 592 tis. obyvatel Prahy a navíc sem dojíždělo 134 tis. osob z ostatních krajů a okresů – dohromady zde tedy existovalo téměř 726 tis. pracovních příležitostí.
Charakteristickým rysem byla *odlišná struktura dojíždějících do Prahy podle odvětví*:
 - nižší byl oproti průměru ČR podíl dojíždějících do průmyslových odvětví a do zemědělství,
 - vyšší byl podíl dojíždějících do odvětví stavebnictví, služeb a státní správy.
- *Brno* – v roce 2001 jde o druhé největší středisko dojížděky v ČR (227 tis. obsazených pracovních míst, z toho saldo dojížděky činilo 52 tis. osob), jeho dojížděkový region je značně rozsáhlý – patří sem území celého okresu Brno-venkov, převážná část okresů Blansko, Břeclav a Vyškov, ale zasahují až do okresů Hodonín, Třebíč, Znojmo a Žďár nad Sázavou.
- *Plzeňská aglomerace* – jde o největší centrum dojížděky v západních Čechách (98 tis. obsazených pracovních míst, z toho saldo dojížděky dosahuje 98 tis. osob), město Plzeň bylo spádovou oblastí nejen pro téměř celé okresy Plzeň-jih a Plzeň-sever, ale i pro část okresu Rokycany a mnohé další obce jiných okresů.

V 90. letech došlo k *relativnímu poklesu* dojížděkových center:

- *Ostravská aglomerace*;
- *Severočeský region*.

Přes nadále velký absolutní význam dojížděky do těchto oblastí zde byl v důsledku problematické transformace především těžkého průmyslu zaznamenán silný pokles dojížděky do zaměstnání.

V *průběhu 90. let* došlo k významným společenským a ekonomickým změnám. Ty se v rozložení center dojížděky a existujících dojížděkových proudů projeví následujícím způsobem:

- *posílení významu Prahy*,
- *pokles významu tradičních průmyslových center* (Ostravsko, Severní Čechy),
- *celkový větší rozptyl dojížděkových proudů*.

Hlavní trendy vývoje dojížděky v mezidobí let 1991 – 2001:

- *růst počtu dojíždějících*,
- *růst dojížděky na větší vzdálenosti*,
- *pokles podílu dojížděky s denní frekvencí*.

Tab. 2: Největší centra pracovní dojížděky osob v roce 2001 (pro zařazení je rozhodující kladné saldo dojížděky do zaměstnání překračující 5000 osob)

Město (obec)	Saldo dojížděky do zaměstnání	Obsazená pracovní místa na 1000 zaměstnaných
Praha	133 693	1 226
Ostrava	32 521	1 247
Brno	51 775	1 296
Plzeň	18 797	1 237
Olomouc	17 729	1 371
České Budějovice	17 146	1 359
Mladá Boleslav	16 891	1 711
Hradec Králové	13 605	1 288
Zlín	10 024	1 259
Opava	9 081	1 324
Jihlava	9 062	1 359
Pardubice	7 949	1 181
Prostějov	6 760	1 312
Třinec	6 553	1 403
Přerov	5 434	1 249
Kolín	5 279	1 361
Uherské Hradiště	5 250	1 403
Kroměříž	5 208	1 393

Pramen: SLDB 2001. ČSÚ, Praha

Obr. 2: Pracovní mikroregiony v Jihomoravském kraji v roce 2001



Pramen: SLDB 2001. ČSÚ, Praha

Obr. 3: Pracovní mikroregiony v ČR v roce 2001
Pracovní mikroregiony podle dojížděky za práci v roce 2001



Pramen: SLDB 2001. ČSÚ, Praha