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;
- dojížďka do zaměstnání a do škol (oscilace, kyvadlová migrace);
- nepravidelné dočasné pohyby obyvatelstva (turbulence) – CR, nákupy, služby, služební cesty apod.

MOBILITA (MECHANICKÝ POHYB) OBYVATELSTVA – DOJÍŽĎKA / VYJÍŽĎKA

Dojížďka 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.

Dojížďka 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). Dojížďky do zaměstnání a do škol se zpravidla zúčastňuje *totéž obyvatelstvo*, které se navíc často:
- pohybuje po *stejné trase*,
- a to ještě *v přibližně stejném čase*.

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

Pro poznání dojížďky do zaměstnání i do škol jsou podstatné zejména informace o:
- *rozsahu (objemu)* dojížďky,
- *směru* dojížďky,
- *frekvenci* dojížďky (denně, týdenní, 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 dojížďku, 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 dojížďka 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 dojížďce za službami nejsou běžně statisticky zjišťovány* – jen zvláštní šetření v menších modelových územích, anketární šetření ČSAV v letech 1978 – 79.

Možnosti vyjádření dojížďky / vyjížďky – ukazatele:
Dojížďku / vyjížďku do zaměstnání lze charakterizovat a kartograficky znázornit z různých aspektů:

- *absolutními počty* dojíždějících / vyjíždějících,
- *saldem* dojížďky / vyjížďky (D – V, respektive V – D),
- *intenzitou* dojížďky / vyjížďky (podíl V / D z úhrnu ekonomicky aktivních obyvatel),
- *počet obsazených pracovních míst* v dané obci (OPM = EA + D – V, případně přepočet na 100 nebo 1000 EA => 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*.

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

- *změny odvětvové a socioprofesní 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 pracovních příležitostí*,
- *rozvoj dopravy* (veřejná × individuální doprava => větší rozptyl směrů dojížďky),
- *urbanizace* × *suburbanizace* (90. léta),
- *změny životních podmínek a standardu života*,
- *růst regionálních disparit*,
- *nedostupnost bytů* (dojížďka 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* dojížďky i dojížďkových 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 sledovat růst počtu dojíždějících:
  - 2001 = 2 078 tis. dojíždějících do zaměstnání (39,6 % EA),

- výše uvedené údaje však *nejsou plně srovnatelné*, srovnání je *zkresleno*:

- do 80. let včetně postupnou *integrací* obcí (prostřednictvím toho již není část dříve registrované dojížďky zachycena, např. v letech 1970 - 80 ubylo v ČR 36 % obcí, z nichž značnou část představovaly obce s intenzivní vyjížďkou, nacházející se v zázemí dojížďkových center),
- v letech 1991 a 2001 pak dochází k nadhodnocování dojížďky v důsledku *dezintegrace* obcí.

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

- *největší počet vyjíždějících má cíl dojížďky 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. 51,4 % z celkového počtu dojíždějících).

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

- *dojížďka 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 = 690 tis. dojíždějících (tj. 33,2 % z celkového počtu dojíždějících),

  Typickým rysem je ***nárůst podílu meziokresní dojížďky*** v posledním sledovaném desetiletí.

- *mezikrajská dojížďka*:
  - 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. 15,4 % z celkového počtu dojíždějících).

  Zvýšení podílu mezikrajské dojížďky mezi lety 1991 a 2001 může být dáno:
  - *společensko-ekonomickými změnami*,
  - *zvýšením počtu krajů* od roku 2000.

Struktura dojížďky:

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

  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 dojížďky 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 vyjížďky 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 – zatím nedostupný údaj.

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

- *podle vybraných odvětví* – mezi lety 1991 a 2001 lze očekávat významné změny, údaje z roku 2001 však nejsou zatím dostupné, takže tuto záležitost *nebudeme rozebírat*:
  - 1991 – největší intenzita dojížďky byla dosažena ve stavebnictví, kde na 1000 EA osob dojíždělo za prací 428 osob.

- *podle frekvence dojížďky*:
  - 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 69,0 % všech dojíždějících.

  Vzhledem k tomu, že se poměrně významně snížila frekvence denní dojížďky a významně se také zvýšily podíly vnitro- a mezikrajské dojížďky, lze patrně konstatovat, že ***v průběhu 90. let*** se významným způsobem v důsledky změny společenských a ekonomických poměrů ***zvýšila průměrná dojížďková vzdálenost***.

- *podle velikostní skupiny obce trvalého bydliště* – zde lze formulovat obecně platnou závislost, která tvrdí, že *s růstem velikosti obce se intenzita vyjížďky 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 = zatím nedostupný údaj.

  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 vyjížďku do škol, avšak vzhledem k tomu, že za rok 2001 je zatím k dispozici pouze nepatrné množství údajů, použiji k charakteristice tohoto typu dojížďky pouze 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 = vyjížďka žáků ZŠ se rozhodující měrou realizovala v rámci okresu (více než 91 % vyjížďky, naopak u žáků SOU a u studentů převažovala vyjížďka přes hranice okresu – u studentů (hlavně zásluhou studentů VŠ) tvořila vyjížďka přes hranice okresu 62,2 % z celkové vyjížďky;
- 2001 = existuje pouze jeden známý údaj, totiž *žáci vyjíždějící denně*(tedy nikoliv celkem!!!) *mimo obec* – celkem jde o 459 tis. osob.

Hlavní směry mezikrajské dojížďky v ČR (1991)

Úvodem je potřeba uvést, že směry a centra dojížďky lze hodnotit *pouze na základě údajů z roku 1991*, údaje z roku 2001 ještě stále nejsou vyhodnoceny. Z toho důvodu se omezíme jen na velmi stručné zhodnocení:

- hlavní část mezikrajské dojížďky v rámci ČR představovala ***výměna pracovníků mezi Prahou a Středočeským krajem***,
- další větší proudy dojíždějících byly zaznamenány mezi:
  - *moravskými kraji* (Jihomoravský a Severomoravský kraj),
  - *Východočeským a Středočeským krajem*,
  - *Východočeským a Jihomoravským krajem*.

Nejvyšším podílem vyjíždějících z celkového počtu EA osob se vyznačoval ***Středočeský kraj***, v němž téměř polovina z nich měla pracoviště mimo obec trvalého bydliště. V dalších krajích byl podíl vyjíždějících poměrně vyrovnaný, pohyboval se okolo jedné třetiny.

Hlavní centra dojížďky v ČR (1991)

- *Pražská aglomerace* – v roce 1991 disponovala Praha největším soustředěním pracovních míst v ČR, v době sčítání zde bylo ekonomicky činných 630 tis. obyvatel Prahy a navíc sem dojíždělo 112 tis. osob z ostatních krajů a okresů – dohromady zde tedy existovalo téměř 750 tis. pracovních příležitostí.
  Charakteristickým rysem byla *odlišná struktura dojíždějících do Prahy podle odvětví*:
  - zhruba šestinový byl oproti průměru ČR podíl dojíždějících do průmyslových odvětví a do zemědělství,
  - více než dvojnásobný byl podíl dojíždějících do odvětví stavebnictví, služeb a státní správy.

- *Ostravská aglomerace* - v roce 1991 šlo o druhé největší soustředění pracovních míst v ČR, v celé aglomeraci celkem cca 370 tis. Jednalo se o typicky průmyslovou aglomeraci s vysokou intenzitou dojížďky do zaměstnání všemi směry.

- *Brno* – v roce 1991 šlo o třetí největší středisko dojížďky v ČR, jeho dojížďkový region byl značně rozsáhlý – patřilo 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 dojížďky v západních Čechách, 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.

Severočeský region – také významné centrum dojížďky, je však poměrně prostorově rozsáhlý, s řadou středisek, z nichž však žádné není tak dominantní jako výše uvedená města, proto není explicitně uveden v žebříčku.
Posilové dojížďkové vlaky Margecany – Chomutov apod.

Na otázku *jakým způsobem se situace vyvíjela v průběhu 90. let* je obtížné odpovědět, neboť v jejich průběhu došlo k významným společenským a ekonomickým změnám. Jakým způsobem se projevily v centrech dojížďky a v existujících dojížďkových proudech, bude možné odpovědět teprve po vyhodnocení výsledků sčítání lidu, domů a bytů z roku 2001 – očekávatelné trendy:

- *posílení významu Prahy*,
- *pokles významu tradičních průmyslových center* (Ostravsko, Severní Čechy).

<u>Hlavní trendy vývoje dojížďky v mezidobí let 1991 – 2001</u>:

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

Tab. 1: Seznam největších center dojížďky ekonomicky aktivních osob (nad 10 tis. dojíždějících) v roce 1991

Město (obec)	Počet dojíždějících	Počet vyjíždějících	Saldo dojížďky	Obsazená pracovní místa	
				celkem	na 1000 EA
Praha	111 837	19 566	92 271	741 264	1 142
Ostrava	63 750	12 773	50 977	223 245	1 296
Brno	60 988	12 706	48 282	252 045	1 237
Plzeň	27 386	7 360	20 026	113 249	1 215
Olomouc	19 705	6 495	13 210	68 475	1 239
České Budějovice	18 964	6 986	11 978	65 609	1 223
Zlín	18 098	7 799	10 299	55 663	1 227
Hradec Králové	16 585	5 127	11 458	66 106	1 210
Karviná	15 944	10 700	5 244	35 079	1 149
Pardubice	15 199	7 313	7 866	60 275	1 151
Kladno	13 270	8 699	4 571	43 239	1 118
Opava	12 155	5 529	6 626	39 517	1 201
Frýdek-Místek	11 754	11 105	649	34 838	1 019
Přerov	11 585	4 187	7 398	35 135	1 267
Teplice	11 459	8 340	3 119	32 104	1 108
Prostějov	11 335	4 224	7 111	32 892	1 276
Kolín	11 284	2 200	9 084	26 086	1 534
Most	11 241	10 074	1 167	40 170	1 030
Třinec	11 107	3 148	7 959	30 985	1 346

Pramen: Sčítání lidu, domů a bytů 1991. Pramenné dílo, ČSÚ 1995