

8.2 DOJÍŽDKA VE VYBRANÝCH CENTRECH ČESKA

Martin Ouředníček



Dojíždka do zaměstnání je jednou z forem prostorové mobility, která má podstatný význam pro posouzení vztahů mezi místem bydliště a pracoviště. Zároveň se podílí na formování funkčních prostorových vazeb v rámci sídelní struktury (Řehák 1988) a je základním jevem využívaným např. při sociálně-geografické regionalizaci (Hampl, Gardavský, Kühnl 1987). V československé statistice je možné využívat data o dojíždce do zaměstnání z populačních cenů od roku 1961. Mapový list poskytuje srovnání, které rámuje statistické zjišťování dojíždky do zaměstnání, tedy z let 1961 a 2011. V mezilehlých sčítáních lidu byla data za dojíždku mnohokrát zpracována v rozmanitých publikacích, mezi nimi i v mapových dílech (např. Vystoupil 1984, Čermák, Ouředníček 2009, Novák, Ouředníček 2011 aj.).

Možnosti zpracování dat v maticích meziobecní dojíždky byly zejména v období před využitím počítačové techniky limitované. Zjišťování v obou sledovaných populačních cenzech (1961 a 2011) tak přirozeně vykazuje značné metodické odlišnosti. V roce 1961 bylo šetřeno pouze 216 předem stanovených center dojíždky a statistika dojíždky nebyla příliš dokonalá. V následujícím cenzu 1970 bylo šetřeno již 1 576 pracovních středisek, evidence umožňovala poprvé také rozlišení denní a nedenní dojíždky. Od roku 1991 se poprvé podařilo shromáždit dojíždková data za všechny obce. V roce 2011 jsou k dispozici údaje o dojíždce až na úroveň tzv. základních sídelních jednotek, tedy ve městech také v jejich vnitřním členění. Na rozdíl od předchozích cenů jsou však data v roce 2011 publikována podle místa obvyklého pobytu. Údaje o dojíždce jsou v posledním cenzu do značné míry poznamenány nižší kvalitou zjišťovaných dat. Jak uvádí Čtrnáct, „*svoji roli přitom sehrála nepříliš úspěšná práce sčítacích komisařů, kteří neposkytli obyvatelům potřebné vysvětlení obsahu otázek na dojíždku*“ (Čtrnáct 2014, s. 1). To může být doloženo například porovnáním čísel z posledních dvou cenů. Zatímco v roce 2001 z celkového počtu 5 253 400 ekonomicky aktivních vyjíždělo do zaměstnání celkem 4 166 778¹ osob (a počet nezjištěných směrů dojíždky tvořil 539 458 osob) v roce 2011 z celkem 5 080 573 ekonomicky aktivních vyjíždělo pouze 2 062 124 osob (a údaj o vyjíždce zůstal nezjištěn pro 1 526 938 osob). Tento významný deficit je nutno brát v potaz právě při srovnání v regionálním členění, neboť územní diferenciacie nezjištěných směrů vyjíždky není rovnoměrná v celém území Česka. Podrobněji o metodice sčítání dojíždky v jednotlivých populačních cenzech pojednávají jiné práce (např. Tonev 2013; Svoboda, Přidalová, Ouředníček 2014).

¹ Jedná se o celkovou vyjíždku, tedy například i docházku v rámci obce.

Rok sčítání	Počet obcí	Zaměstnaní	Vyjíždějící z obce
1961	8 726	4 007 215	1 588 606
1970	7 511	4 983 800	1 769 100
1980	4 778	5 363 945	1 689 659
1991	5 768	5 298 288	1 756 501
2001	6 258	4 734 758	1 726 877
2011	6 251	4 501 462	1 099 928

Tabulka 8.2.1: Vývoj dojížděky v letech sčítání

Zdroj: ČSÚ 2001 - Dojížděka a vyjížděka, Čtrnáct 2014

Obtížná srovnatelnost intenzit dojížděky je zřejmá například z čísel v tabulce 8.2.1. Zatímco v roce 1961 mohla osoba uvést dojížděku mezi 8 726 obcemi, v roce 1980 již v důsledku integrace obcí census evidoval pohyby pouze mezi 4 778 obcemi. Přesto došlo v tomto období k citelnému nárůstu vyjíždějících z obce, což bylo ale na druhou stranu jistě zapříčiněno i zvýšeným počtem zaměstnaných osob. Tato základní kritéria je tedy mít na paměti při hodnocení intenzity územních vazeb v celém sledovaném období. Hampl, Gardavský, Kühnl (1987, s. 112) se pokusili o přepočtení počtu vyjíždějících na shodné administrativní vymezení obcí a udávají čísla vyjížděky v tehdejší ČSR následovně: 1 388 tisíc v roce 1961, 1 534 tisíc v roce 1970 a 1 690 tisíc v roce 1980. Pokles počtu vyjíždějících osob v posledních dvou sčítáních (2001 a 2011) je však ovlivněn i nižší kvalitou poskytnutých údajů o směrové dojížděce. I proto se v posledních letech začala diskutovat možnost doplnění cenzových dat o dojížděce o alternativní zjišťování např. s využitím dat operátorů mobilních telefonů. První pokusy uskutečněné na našem pracovišti je možné najít v jiných publikacích (Novák 2010, Novák, Novobilský 2013).

Cílem mapového listu je na základě stejné metodiky porovnat rozsah a strukturu dojížděky a vyjížděky do zaměstnání ve vybraných centrech Česka v letech 1961 (první rok zjišťování dojížděkových vztahů) a 2011 (poslední dostupná data). Metoda zobrazení statistických dat je převzata z návrhu Josefa Hůrského, který vytvořil dvě mapy dojížděky v Atlase Československé socialistické republiky (Hůrský 1966). První část mapového listu obsahuje upravenou reprografii mapy 30.5 z tohoto atlasu, která představuje jeden z prvních pokusů o kartografické zobrazení dojížděkových dat. Legenda i číselné hodnoty intervalů jsou následně převzaty do druhé mapy pro rok 2011. Z hlediska metodiky tvorby obou map je však nutno upozornit na rozdílnost konstrukce ukazatelů obsazených pracovních míst v případě nezaměstnanosti, která nebyla v období socialismu sledována (a ani oficiálně neexistovala). Počet obsazených pracovních míst je v roce 2011 definován jako rozdíl počtu ekonomicky aktivních obyvatel, počtu nezaměstnaných, meziobecní pracovní vyjížděky a dojížděky.

První mapa vyjadřuje velikostí lokalizovaného diagramu počet dojíždějících, resp. vyjíždějících do vybraných center osídlení. Výsečové digramy následně udávají podíl mužů a žen vyjíždějících, resp. dojíždějících do obce. Z mapy je patrná závislost hodnot

obou ukazatelů na velikosti střediska a také na geografické poloze. Zřejmě platí, že relativně izolovanější centra a větší města vykazují nižší hodnoty dojížd'kových intenzit, zatímco města v aglomeraci vykazují vyšší vzájemnou dojížd'ku v důsledku sdílení funkcí mezi blízkými středisky. To je patrné např. u měst severočeské pánve, Ostravska nebo hradecko-pardubické aglomerace ve srovnání např. s městy na jihu Čech. Z komentáře autora obsaženého na rubové straně mapy vybíráme dobové hodnocení:

„Tak jako u mnoha silně industrializovaných zemí ani v Československu tempo bytové výstavby nestačilo tempu rozvoje průmyslové výroby, a proto trvale rostl počet dojíždějících do práce i průměrná vzdálenost mezi bydlištěm a pracovištěm. Počet 2,3 mil. osob², které mají pracoviště v jiné obci nežli bydliště, nezahrnuje navíc všechny dojíždějící, protože i uvnitř mnoha správních hranic obcí je dojížd'ka (resp. docházka více než 30 min.) značná. Lze proto mít za to, že v Československu dojíždí do zaměstnání ve skutečnosti více než polovina zaměstnaných mužů a více než třetina zaměstnaných žen (ve zmíněném administrativním smyslu jsou to podíly 49,7 % a 31,5 %). Co do absolutního počtu dojíždějících za práci je mezi 10 československými kraji na prvním místě kraj Jihomoravský, po němž následuje Středočeský, Severomoravský a Západoslovenský. Veřejná osobní doprava je dojížd'kou do zaměstnání zatížena z poloviny (železnice z 54 % a autobusová síť z 44 % z celkového počtu cestujících). ... Několik měst kryje pracovní místa jen třetinou ze svého obyvatelstva a některá města mají nejen nadpoloviční dojížd'ku ale i vyjížd'ku“

(Hůrský 1966, text k mapě 30.5).

Druhá mapa je založena na datech ze sčítání lidu 2011. Pro mapu bylo vybráno, stejně jako v roce 1961, celkem 154 největších českých měst, pro které je obdobným způsobem jako u Hůrského mapy vytvořena legenda lokalizovaných diagramů a navíc pro všechny obce doplněn poměr mezi počtem pracovních míst a ekonomicky aktivních v obci ve formě bodových značek. Je zajímavé, že obě mapy nevykazují podstatné rozdíly a při interpretaci můžeme vysledovat podobnou závislost intenzit dojížd'kových vazeb v současném období jako v roce 1961. Vysoké podíly dojíždějících jsou zejména u středisek v zázemí velkých měst (Čelákovice, Kuřim, Modřice, Říčany) nebo i ve větších městech v sídelních aglomeracích, kde je patrná intenzivní výměna pracovníků mezi jednotlivými sídly (Havířov, Český Těšín, Jirkov). Mapa je na první pohled (při stejné legendě) méně výrazná, což je způsobeno výskytem mnohem nižších intenzit dojížd'ky i vyjížd'ky z vybraných měst. To lze zřejmě přičítat několika skutečnostem. Za prvé výsledek jistě ovlivňuje počet obcí, ve kterých byl jev v obou letech zjišťován (viz tabulka 8.2.1), dále pak nedokonalá statistika dojížd'ky v posledním cenzu a zřejmě také změna charakteru práce v porevolučním období. Mnohé profese jsou dnes prostorově flexibilní a taková pracovní místa pak obtížně v cenzu lokalizovatelná. V roce 2011 bylo například evidováno 590 tisíc

² Včetně Slovenska.

osob pracujících na vlastní účet a 20 tisíc pomáhajících rodinných příslušníků. Ačkoliv je mobilita takových profesí (obchodní cestující, podnikatelé, živnostníci, umělci apod.) vysoká, není ji v datech o pravidelné dojížděce mezi bydlištěm a pracovištěm možné plně zachytit.

Pomocí značek jsou v mapě vyznačeny čtyři kategorie obcí podle počtu obsazených pracovních míst na počet ekonomicky aktivních obvykle bydlících v obci. Celkově bylo k rozhodnému okamžiku sčítání v Česku 362 pracovních center, která mají tento poměr 1 nebo více, 70 z nich s hodnotou více než 1,5 představovaly především obce s jedním dominantním zaměstnavatelem nebo suburbánní střediska lokalizovaná v zázemích větších i středních měst. V této kategorii však nenalezneme žádné velké město, nejvýše postavená je Mladá Boleslav s hodnotou 1,37. Pro srovnání v roce 2001 bylo v Česku 574 obcí s kladnou bilancí dojížděky. Ačkoliv je srovnání hodnot mezi oběma cenzy s rozdílnou metodikou i kvalitou sebraných dat problematické, je zřejmé, že došlo ke snížení počtu pracovních center.

Literatura:

ČERMÁK, Z., OUŘEDNÍČEK, M. (2009): Funkční typy obcí (2001). In: Hrnčiarová T., Mackovčín, P., Zvara, I. eds.: Atlas krajiny České republiky. Průhonice, Ministerstvo životního prostředí ČR, VÚKOZ, s. 166–167.

ČTRNÁCT, P. (2014): Regionalizace dojížděky do zaměstnání podle výsledků sčítání lidu 2011. Český statistický úřad, Praha.

HAMPL, M. (2005): Geografická organizace společnosti v České republice: transformační procesy a jejich obecný kontext. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha.

HAMPL, M., GARDAVSKÝ, V., KÜHNL, K. (1987): Regionální struktura a vývoj systému osídlení ČSR. Universita Karlova, Praha.

HŮRSKÝ, J. (1966): Dojížděka do zaměstnání, mapa 30.5, 1:2 mil. In: Atlas Československé socialistické republiky. Ústřední správa geodézie a kartografie, Praha.

NOVÁK, J. (2010): Lokalizační data mobilních telefonů: Možnosti využití v geografickém výzkumu. Disertační práce. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha.

NOVÁK, J., NOVOBILSKÝ, J. (2013): Inovativní přístupy k zachycení přítomného obyvatelstva: data mobilních operátorů. Urbanismus a územní rozvoj, č. 3, s. 14-18.

NOVÁK, J., OUŘEDNÍČEK, M. (2011): Dojížděka do zaměstnání. In: Ouředníček, M., Temelová, J., Pospíšilová, L. eds.: Atlas sociálně prostorové diferenciacie České republiky. Karolinum, Praha, s. 53–65.

ŘEHÁK, S. (1988): Dojížděka v ČSSR na úrovni dojížděkových regionů i v mezistřediskovém pojetí. Sborník Československé geografické společnosti, 93, č. 3, s. 169–182.

SVOBODA, P., PŘIDALOVÁ, I., OUŘEDNÍČEK, M. (2014): Ukazatele ekonomické struktury a mobility obyvatelstva ve sčítáních lidu. Historická geografie, 40, č. 2, s. 285–306.

TONEV, P. (2013): Změny v dojížděce za prací v období transformace: komparace lokálních trhů práce. Disertační práce. Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta, geografický ústav, Brno.

VYSTOUPIL, J. (1984): Dojíždka do zaměstnání, mapa č. 9, 1:500 tis. In: Atlas ze Sčítání lidu, domů a bytů 1980. Česká socialistická republika. Geografický ústav ČSAV, Brno.

Zdroje dat:

ČSÚ (2001): Databáze výsledků ze Sčítání lidu, domů a bytů k 1. 3. 2001. Elektronická databáze dat. Dojíždka a vyjíždka. Český statistický úřad, Praha.

ČSÚ (2011): Databáze výsledků ze Sčítání lidu, domů a bytů k 26. 3. 2011. Elektronická databáze dat. Český statistický úřad, Praha.