

NEJVĚTŠÍ CENTRA DOJÍŽDKY ZA PRACÍ NA MORAVĚ A VE SLEZSKU V LETECH 1991-2001

THE BIGGEST CENTRES OF COMMUTING IN MORAVIA AND SILESIA IN 1991-2001

Magdalena Baštová – Miloš Fňukal – Tomáš Krejčí – Petr Tonev – Václav Toušek

ABSTRAKT / ABSTRACT

V České republice vyjíždí za prací mimo obec trvalého bydliště více než třetina pracujících. Z výsledků posledního sčítání vyplynulo, že v roce 2001 to bylo dokonce 36,5 % (1,7 mil. osob). Největšími středisky dojížďky na Moravě a ve Slezsku byla města Brno, Ostrava a Olomouc. Autoři článku vyhodnocují změny v dojížďce za prací do těchto měst, které se staly v průběhu devadesátých let. Vymezují dojížďková zázemí těchto měst v roce 2001 a porovnávají ho se zázemími před deseti lety. Konstatují, že vývoj dojížďky do uvedených měst byl velmi rozdílný. Vývoj byl silně ovlivněn charakterem ekonomické základny měst, která byla vytvořena v období před rokem 1989.

More than one third of the economically active population commutes in the Czech Republic. The last census showed that in 2001 the number reached 36,5 % (1,7 million persons). The biggest commuting centres in Moravia and Silesia were the cities of Brno, Ostrava and Olomouc. The authors assess changes in commuting to these cities, which occurred during the 1990s. They delimit commuting hinterlands of these cities in 2001 and compare them to the situation in 1991. They claim that the development of commuting to these cities was very different. It was strongly influenced by the character of the economic basis of the cities, which was established before 1989.

1. Úvod

Dojížďka obyvatelstva za prací je významnou složkou prostorové mobility obyvatelstva. Je podmíněna nestejným prostorovým rozmístěním ekonomicky aktivních obyvatel na straně jedné a pracovních příležitostí na straně druhé. Jedná se o významný regionální proces, který má významný podíl na formování prostorových vazeb v sídelním systému a který má v ČR trvale vysokou intenzitu. Pro regionální vědy je tento proces mimořádně cenný především proto, že je významově jednoznačný (jedno výchozí a jedno cílové místo pro

každý pohyb), účastní se ho relativně velká část obyvatelstva a v posledních desetiletích je poměrně dobře a podrobně statisticky podchycen.

Dojížděnou za prací většina odborníků rozumí pohyb obyvatelstva za prací přes administrativní hranici obce trvalého bydliště. Studie, které se věnovaly dojížděnce za prací u nás, byly až do počátku šedesátých let založeny výhradně na anketárních šetřeních, která byla prováděna většinou regionálními plánovacími institucemi, např. B. Šilhan (1947), J. Mrkos (1948) nebo M. Macka (1962). V rámci sčítání lidu byly údaje o dojížděnce za prací poprvé zjišťovány v roce 1961. Od tohoto roku jsou údaje o dojížděnce za prací již pravidelně součástí censů a jsou široce využívány v regionálních pracích zabývajících se vztahem centra a jeho zázemí. Jejich hlavním cílem bývá zejména vymezení hranic spádových území center dojížděky za prací a intenzita vztahu mezi centrem a jeho zázemím, u komplexněji zaměřených studií jsou tyto výsledky obohaceny např. o typologii těchto center včetně jejich hierarchie resp. postavení v systému osídlení. K nejcennějším patří práce, které se zabývají celým územím státu, např. M. Macka (1969), M. Hampl, J. Ježek, K. Kühnl (1983), S. Řehák (1987), J. Müller (1994), M. Hampl (2004 a 2005) nebo ČSÚ (2004-2005).

Tento příspěvek má však, i vzhledem k omezenému prostoru, poněkud jiný cíl. Zaměřuje se na změny intenzity a prostorového rozložení dojížděky do velkých měst, ke kterým došlo v období transformace jejich v zázemí, včetně poukázání na existující regionální rozdíly tohoto jevu. Jako příklad slouží tři největší centra dojížděky na Moravě, kde počet dojíždějících činí více než 20 000 a počet obsazených pracovních míst přesahuje 50 000. Svým způsobem jde i o zaplnění určitých „bílých míst“, neboť zatímco v okolních zemích východního bloku je problematika dojížděky do velkých center v post-transformačním období v posledních letech poměrně častým tématem, např. D. Michniak (2003, 2005a a 2005b), B. Holowiecka (2002) nebo A. Zborowski (2002), u nás se tomuto tématu zatím příliš pozornosti nevěnovalo.

2. Změny v dojížděnce za prací do největších měst ČR v období let 1991 až 2001

Údaje o počtu dojíždějících za prací nejsou mezi posledními sčítáními v ČR zcela srovnatelné. Mimo metodické změny zejména ve vymezení osob, za které byly údaje zjišťovány, ovlivňují počet dojíždějících i změny v organizaci sídelní struktury. Míněna je zde jednak míra integrace či osamostatnění jednotlivých územních jednotek do obcí, jednak změny území okresů nebo krajů. V roce 1991 bylo v ČR k datu sčítání 5 768 a v roce 2001

6 258 obcí. Samotné integrace a desintegrace obcí mají za následek, že pohyb mezi určitými územními jednotkami není nebo je do vyjížděky mimo obec zahrnut.

V roce 2001 vyjíždělo za prací přes hranice obce 1 727 tis. osob, tzn. o 30 tis. méně než tomu bylo v roce 1991. Pokud vyloučíme z vyjížděky roku 2001 případy „nově vzniklé“ vyjížděky, jako pouhý důsledek rozdělení obcí (ve sčítání 1991 byla tatáž vyjížděka uvnitř obce), pak by byl údaj nižší zhruba o 27 tis. případů, a tedy pokles proti předešlému sčítání by ve skutečnosti reprezentoval 57 tis. vyjíždějících.

Vzhledem k nižšímu počtu zaměstnaných v roce 2001 (při tomto sčítání bylo zjištěno 486,9 tis. nezaměstnaných, o 10 let dříve pouze 122,8 tis.) však podíl vyjíždějících za prací mimo obec ze všech zaměstnaných vzrostl z 33,2 % na 36,5 %. V devadesátých letech významně narostla dojížděka za prací z větších vzdáleností. V roce 1991 na vnitřokresní vyjížděku připadalo 69,1 % všech vyjíždějících mimo obec svého bydliště, na vyjížděku do jiných okresů kraje 19,5 %, na vyjížděku do jiných krajů 10,6 % a na vyjížděku do zahraničí (včetně Slovenska) 0,8 %. Odpovídající hodnoty pro rok 2001¹ pak byly následující: 61,2 %, 20,7 %, 16,6 % a 1,5 %. Došlo tedy k úbytku u vyjíždějících za prací z místa trvalého bydliště do obcí stejného okresu, naopak vzrostl podíl vyjíždějících do jiných okresů kraje, ale především pak podíl vyjíždějících do obcí jiných krajů. Zvýšený pohyb za prací přes krajské hranice sice zaznamenaly všechny „staré“ kraje, existují zde však významné rozdíly. Zatímco u Středočeského kraje tento nárůst činil více než $\frac{3}{4}$, u bývalého Severomoravského kraje byla v roce 2001 vyjížděka za prací přes hranice kraje prakticky stejná jako u předchozího census (zvýšení pouze o 0,1 %). Důležitým faktorem zde byla úspěšnost kraje v procesu transformace ekonomiky (úbytek/nárůst pracovních příležitostí) a také geografická poloha a kvalita dopravního spojení s ostatními kraji (možnost vyjíždět za prací resp. stát se cílem dojížděky). Největší relativní nárůst z uvedených prostorových typů pohybu za prací zaznamenala vyjížděka do zahraničí, která se téměř zdvojnásobila, což je samozřejmě důsledek především politických změn souvisejících s pádem „železné opony“. V absolutním vyjádření však vyjížděka za prací do zahraničí zjištěná při sčítání v roce 2001 činila jen cca 25 tis. osob (prakticky všichni odborníci ovšem považují toto číslo za podhodnocené).

Z bilance dojížděky a vyjížděky do zaměstnání uvnitř České republiky (bez dojížděky i vyjížděky do zahraničí) vyplývá, že aktivní dojížděkové saldo z krajů ČR měly hlavní město

¹ v administrativních hranicích platných k SLDB 1991

Praha a kraj Jihomoravský. U Prahy činilo saldo 137,1 tis. a v Jihomoravském kraji 2,4 tis. Počet dojíždějících za prací z území ČR do Prahy vzrostl během deseti let ze 105 tis. na 163,1 tis. Na nárůstu dojížděky za prací do Prahy se podíleli především dojíždějící z jiných krajů než Středočeského (nárůst z 34,6 na 67,2 tis.). Počet dojíždějících z okresů Praha-východ a Praha-západ do Prahy vzrostl pouze o 1,2 tis. (z 37,0 na 38,2 tis.) a počet dojíždějících z ostatních okresů Středočeského kraje vzrostl o 24,3 tis. (z 33,5 na 57,8 tis.). Z uvedeného plyne, že na nárůstu počtu dojíždějících do Prahy se podílejí především pracující s trvalým bydlištěm mimo Středočeský kraj (v relativním vyjádření nárůst z 32,9 % na 41,2 %). Jestliže zahrneme do souboru dojíždějících za prací i cizince, tak k největšímu nárůstu během deseti let došlo právě u této skupiny pracujících (nárůst z 4,8 na 50,0 tis.). Celková dojížděka za prací do Prahy (včetně cizinců) tedy vzrostla ze 116,6 tis. na 213,1 tis. Podíl dojíždějících za prací na obsazených pracovních místech (zaměstnaní – vyjíždějící + dojíždějící) vzrostl v Praze ze 16,5 % na 27,2 %. V počtu dojíždějících nemá Praha konkurenci. V Čechách je druhé v pořadí město Plzeň, kam v roce 2001 dojíždělo za prací z území ČR 27,4 tis. osob. Do souboru českých měst s nejvyšší dojížděkou do zaměstnání patří především krajská města a město Mladá Boleslav (viz tab. č. 1)

Tab.1 Vývoj počtu dojíždějících za prací do největších českých středisek v letech 1991 až 2001

Středisko dojížděky	Počet dojíždějících		Rozdíl 2001 – 1991	Index 2001/1991*100
	1991	2001		
Praha	111 837	163 108	51 271	145,8
Plzeň	27 386	27 362	-24	99,9
České Budějovice	18 964	23 741	4 777	125,2
Mladá Boleslav	9 575	20 655	11 080	215,7
Hradec Králové	16 585	19 135	2 550	115,4
Pardubice	15 199	16 197	998	106,6
Liberec	7 173	10 927	3 754	152,3

Pramen: Sčítání lidu, domů a bytů k 1.3.2001, dojížděka a vyjížděka. ČSÚ, Olomouc, 2004.

Největším nárůstem počtu dojíždějících za prací během devadesátých let se vyznačovala Mladá Boleslav, kde se jejich počet více než zdvojnásobil. I v ostatních českých městech, s výjimkou Plzně, byl zaznamenán nárůst počtu dojíždějících. I když u Plzně tento počet nepatrně klesl, podíl dojíždějících (včetně dojíždějících za prací ze zahraničí) na obsazených pracovních místech se zvýšil z 25,5 na 29,5 %. V tab. č. 1 nejsou uvedena další dvě krajská města – Karlovy Vary a Ústí nad Labem – neboť počet dojíždějících za prací nedosahoval desetitisícové hranice. V obou případech došlo k navýšení počtu dojíždějících za prací

v období 1991 až 2001, u Karlových Varů k významnějšímu (ze 7016 na 8690, v Ústí n.L. ze 9911 na 9965 osob). V roce 1991 do souboru českých měst s více než 10 tis. dojíždějícími do zaměstnání patřila také města Kladno (13,3 tis.), Teplice (11,5 tis.), Kolín (11,3 tis.) a Most (11,2 tis.). Ve všech uvedených městech došlo k rapidnímu snížení počtu dojíždějících za prací, k nejvyššímu v případě Kladna (pokles z 13,3 na 9,7 tis.).

3. Největší centra dojížděky na Moravě a ve Slezsku

Vývoj počtu dojíždějících za prací do největších středisek na Moravě a ve Slezsku v devadesátých letech dokumentují data uvedená v tab. č. 2. Také zde existovala města s poměrně vysokým nárůstem počtu dojíždějících za prací, avšak nárůst nebyl až tak dynamický, jako v případě Mladé Boleslavi. Z moravských měst se největším nárůstem, zejména díky firmě Bosch Diesel, prezentovala Jihlava.

Tab.2. Vývoj počtu dojíždějících za prací do největších středisek Moravy a Slezska v letech 1991 až 2001

Středisko dojížděky	Počet dojíždějících		Rozdíl 2001 – 1991	Index 2001/1991*100
	1991	2001		
Brno	60 988	65 127	4 139	106,8
Ostrava	63 750	45 359	-18 391	71,2
Olomouc	19 705	24 277	4 572	123,2
Zlín	18 098	17 513	-585	96,8
Opava	12 125	13 415	1 290	110,6
Jihlava	8 320	11 536	3 216	138,7
Prostějov	11 335	10 466	-869	92,3

Pramen: Sčítání lidu, domů a bytů k 1.3.2001, dojížděka a vyjížděka. ČSÚ, Olomouc, 2004.

Výrazný pokles dojíždějících za prací (a to i relativní) byl zaznamenán v Ostravě, což je jev typický pro města ležící ve strukturálně postižených oblastech. V Čechách se jednalo např. o Kladno, Teplice a Most a na Moravě a ve Slezsku (kromě Ostravy) o Karvinou, Frýdek-Místek a Třinec. V roce 1991 dojíždělo za prací do Karviné 15,9 tis. osob (v roce 2001 již pouze 9,5 tis.), do Frýdku-Místku 11,8 tis. (8,4 tis. v roce 2001) a do Třince 11,1 tis. (9,2 tis. v roce 2001). Posledním městem, do kterého dojíždělo více než 10 tis. osob v roce 1991 a méně než tento počet v roce 2001, byl Přerov (pokles z 11,6 tis. na 9,8 tis. osob).

Tři největší střediska dojížděky na Moravě a ve Slezsku lze zařadit do třech základních typů středisek podle vývoje dojížděky do zaměstnání v letech 1991 – 2001. Jedná se o střediska s dynamickým nárůstem počtu dojíždějících (Olomouc), dále střediska s mírným nárůstem či mírným poklesem počtu dojíždějících a současně relativním nárůstem podílu dojíždějících na

obsazených pracovních místech (Brno) a střediska s výrazným poklesem počtu dojíždějících (Ostrava). Počty dojíždějících včetně cizinců, obsazených pracovních míst (OPM) i podíly dojíždějících na OPM v největších centrech dojížděky na Moravě a ve Slezsku jsou uvedeny v tabulce č. 3.

Tab.3 Dojížděka za prací a obsazená pracovní místa v českých velkoměstech

města	1991			2001		
	dojíždějící ¹	Obsazená pracovní místa	dojíždějící na OPM (%)	dojíždějící ¹	obsazená pracovní místa	Dojíždějící na OPM (%)
BRNO	61 788	239 024	25,9	74 004	237 371	31,2
OSTRAVA	64 550	211 124	30,6	52 050	171 707	30,3
OLOMOUC	21 006	66 250	31,7	25 850	67 530	38,3

Pramen: Sčítání lidu, domů a bytů k 1.3.2001. Dojížděka do zaměstnání a škol. ČSÚ Praha, 2004.

¹ včetně zahraničních pracovníků

Podíl dojíždějících na obsazených pracovních místech v Brně vzrostl z 25,9 na 31,2 % a v Olomouci dokonce z 31,7 na 38,3 %. V Ostravě došlo nejen k absolutnímu, ale i relativnímu úbytku dojíždějících. Důsledkem zvyšování počtu dojíždějících za prací do střediska bývá obvykle územní rozšíření jejich dojížděkových zázemí. Bylo tomu tak i v devadesátých letech? Před rokem 1989 byla dojížděková zázemí významných center dojížděky velmi stabilní. Stabilitu mohly narušit pouze větší investiční akce, vytvářející řadu nových pracovních míst, kterých v 80. letech u nás mnoho nebylo. Za výjimku lze na území Moravy a Slezska považovat výstavbu jaderné elektrárny v Dukovanech. V devadesátých letech však v ČR probíhala transformace hospodářství spojená s přechodem z centrálně plánované ekonomiky na ekonomiku tržní. Během transformace bylo v celé ČR uvolněno více než 1 milion pracovníků z výrobních sektorů hospodářství. Řada průmyslových podniků zanikla, na druhé straně vznikly nové průmyslové subjekty postavené často na „zelené louce“. Tyto skutečnosti způsobily, že stabilita dojížděkových zázemí byla narušena, u některých středisek se zmenšila, u jiných zase došlo k rozšíření zázemí. Jak tomu bylo v případě Brna, Ostravy a Olomouce?

Rozhodujícím faktorem při vymezování dojížděkových regionů či dojížděkových zázemí středisek bývá zpravidla intenzita dojížděky za prací. V řadě geografických prací jsou za obce těsně spojené s jádrem regionu považovány ty, z nichž alespoň desetina ekonomicky aktivních (nebo pracujících) osob bydlících v obci dojíždí do jádra regionu. Uvedené kritérium při vymezování dojížděkového zázemí českých velkoměst použili i autoři tohoto příspěvku, kteří obce v zázemí měst rozdělili podle intenzity dojížděky do čtyř zón. První zónu zázemí tvoří

obce, z kterých do centra regionu vyjíždělo 50 a více procent ze zaměstnaných, druhou zónu obce s podílem 33,4 – 49,9 %, třetí zónu obce s podílem 20,0 – 33,3 % a poslední čtvrtou s podílem 10,0 až 19,9 %.

V případě města Brna bylo v roce 1991 možno k jeho dojížděkovému zázemí zařadit 252 obcí. Do první zóny spadalo 49 obcí, z toho 42 z okresu Brno-venkov, tedy z bezprostředního okolí města Brna. O výrazných změnách v dojížděce za prací v devadesátých letech vypovídá skutečnost, že v roce 2001 došlo k podstatnému rozšíření dojížděkového zázemí Brna, a to o 87 obcí (z 252 na 339 obcí). Intenzitu dojížděkových vazeb a jejich územní strukturu v roce 2001 blíže postihují následující tabulky (č. 4 a 5).

Tab.4 Dojížděkové zázemí města Brna v roce 2001

Obce, ve kterých % vyjíždějících ze zaměstnaných činí	Počet obcí	Počet vyjíždějících do Brna	Zaměstnaní	Průměrný podíl vyjíždějících do Brna ze zaměstnaných (%)
50,0 a více	43	11 883	20 573	57,8
33,4 – 49,9	68	15 055	35 631	42,3
20,0 – 33,3	92	11 261	43 513	25,9
10,0 – 19,9	136	7 134	54 928	13,0
Celkem	339	45 233	154 645	29,3

Pramen: Sčítání lidu, domů a bytů k 1.3.2001. Dojížděka do zaměstnání a škol – Jihomoravský kraj. ČSÚ Praha, 2004.

Tab.5 Významné dojížděkové proudy do města Brna v roce 2001 podle okresů

Vybrané okresy	Počet obcí, ve kterých podíl vyjíždějících ze zaměstnaných činí				Celkem
	50,0 a více	33,4 – 49,9	20,0 – 33,3	10,0 – 19,9	
Blansko	1	3	11	27	42
Brno-venkov	38	47	36	15	136
Břeclav	1	6	13	15	35
Hodonín	0	0	2	3	5
Třebíč	0	1	3	8	12
Vyškov	3	9	15	23	50
Znojmo	0	2	8	22	32
Žďár nad Sázavou	0	0	4	23	27
Celkem	43	68	92	136	339

Pramen: Sčítání lidu, domů a bytů k 1.3.2001. Dojížděka do zaměstnání a škol – Jihomoravský kraj. ČSÚ Praha, 2004.

Dojížděkové zázemí zasahuje nejen do území všech okresů Jihomoravského kraje, ale také do okresů Třebíč a Žďár nad Sázavou, které jsou v novém administrativním členění součástí kraje Vysočina. V průběhu devadesátých let poklesla intenzita dojížděky za prací do Brna

z obcí v bezprostřední blízkosti Brna došlo k nárůstu dojížděky ze vzdálenějších obcí – tj. snížil se počet dojíždějících do Brna z první a druhé zóny a naopak vzrostl ve třetí a čtvrté zóně (srovnání viz tab. č. 6).

Tab.6 Změny v dojížděce do města Brna v období let 1991 – 2001 podle zón dojížděkového zázemí 2001

Zóny (obce, ve kterých % vyjíždějících ze zaměstnaných činí)	Počet vyjíždějících do Brna v roce 1991	Podíl zón na dojíždějících do Brna v roce 1991 (%)	Počet vyjíždějících do Brna v roce 2001	Podíl zón na dojíždějících do Brna v roce 2001 (%)	Index 2001/1991
zóna 1 (50,0 a více)	13 538	21,9	11 883	16,1	87,8
zóna 2 (33,4 – 49,9)	16 197	26,2	15 055	20,3	92,9
zóna 3 (20,0 – 33,3)	11 101	18,0	11 261	15,2	101,4
zóna 4 (10,0 – 19,9)	5 588	9,0	7 134	9,6	127,7
Celkem	46 424	75,1	45 333	61,3	97,6

Pramen: Sčítání lidu, domů a bytů k 3.3.1991. Vyjížděka a dojížděka do zaměstnání, škol a učení – Brno-město. KSS ČSÚ Brno, 1993; Sčítání lidu, domů a bytů k 1.3.2001. Dojížděka do zaměstnání a škol – Jihomoravský kraj. ČSÚ Praha, 2004.

Významně se zvětšilo i dojížděkové zázemí města Olomouce. Podmínku deset procent dojíždějících do Olomouce splňovalo v roce 1991 75 obcí, ale o deset let později již 96 obcí.

Tab.7 Dojížděkové zázemí města Olomouce v roce 2001

Obce, ve kterých % vyjíždějících ze zaměstnaných činí	Počet obcí	Počet vyjíždějících do Olomouce	Zaměstnaní	Průměrný podíl vyjíždějících do Olomouce ze zaměstnaných (%)
50,0 a více	23	5 863	10 403	56,4
33,4 – 49,9	21	5 546	13 437	41,3
20,0 – 33,3	16	1 825	7 349	24,8
10,0 – 19,9	36	3 032	18 316	16,6
Celkem	96	16 266	49 505	32,9

Pramen: Sčítání lidu, domů a bytů k 1.3.2001. Dojížděka do zaměstnání a škol – Olomoucký kraj. ČSÚ Praha, 2004.

Tab.8 Významné dojížděkové proudy do města Olomouce v roce 2001 podle okresů

Vybrané okresy	Počet obcí, ve kterých podíl vyjíždějících ze zaměstnaných činí				Celkem
	50,0 a více	33,4 – 49,9	20,0 – 33,3	10,0 – 19,9	
Jeseník	0	0	0	0	0
Olomouc	23	21	12	24	80
Prostějov	0	0	3	4	7
Přerov	0	0	1	7	8
Šumperk	0	0	0	1	1
Celkem	23	21	16	36	96

Pramen: Sčítání lidu, domů a bytů k 1.3.2001. Dojížděka do zaměstnání a škol – Olomoucký kraj. ČSÚ Praha, 2004.

Drtivá většina obcí zázemí je z okresu Olomouc, pouze 16 obcí (tj. šestina) se nacházelo mimo území tohoto okresu. Z toho čtyři obce, a to Olšany u Prostějova, Slatinky a Vrbátky z okresu Prostějov a Brodek u Přerova (okres Přerov), patřily do třetí zóny dojížděkového zázemí Olomouce.

Tab.9 Změny v dojížděce do města Olomouce v období let 1991 – 2001 podle zón dojížděkového zázemí 2001

Zóny (obce, ve kterých % vyjíždějících ze zaměstnaných činí)	Počet vyjíždějících do Olomouce v roce 1991	Podíl zón na dojíždějících do Olomouce v roce 1991 (%)	Počet vyjíždějících do Olomouce v roce 2001	Podíl zón na dojíždějících do Olomouce v roce 2001 (%)	Index 2001/1991
zóna 1 (50,0 a více)	5 963	28,4	5 863	22,7	98,3
zóna 2 (33,4 – 49,9)	4 967	23,6	5 546	21,5	111,7
zóna 3 (20,0 – 33,3)	1 503	7,2	1 825	7,1	121,4
zóna 4 (10,0 – 19,9)	2 465	11,7	3 032	11,7	123,0
Celkem	14 898	70,9	16 266	62,9	109,2

Pramen: Sčítání lidu, domů a bytů k 3.3.1991. Vyjížděka a dojížděka do zaměstnání, škol a učení – okres Olomouc. KSS ČSÚ Ostrava, 1993; Sčítání lidu, domů a bytů k 1.3.2001. Dojížděka do zaměstnání a škol – Olomoucký kraj. ČSÚ Praha, 2004.

Data v tabulce č. 9 ukazují, že podobně jako v případě Brna, se zvětšující se vzdáleností od centra narůstá intenzita dojížděky do Olomouce (viz Index 2001/1991). Počet vyjíždějících do Olomouce z první zóny však klesl pouze nepatrně (index 98,3, v Brně činil 87,8), což naznačuje, že proces suburbanizace, ve smyslu tvorby pracovních míst v zázemí Olomouce, nebyl zde tak intenzivní. Počet vyjíždějících z druhé zóny zázemí zde narozdíl od Brna vzrostl. Relativní nárůst počtu vyjíždějících ze čtvrté zóny byl v případě Olomouce o něco nižší než v Brně. Tato skutečnost dokumentuje, že oslabení pracovní funkce menších středisek v širším zázemí Olomouce nebylo tak výrazné.

Tab.10 Dojížděkové zázemí města Ostravy v roce 2001

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

Pramen: Sčítání lidu, domů a bytů k 1.3.2001. Dojížděka do zaměstnání a škol – Moravskoslezský kraj. ČSÚ Praha, 2004.

Dojížděkové zázemí města Ostravy zůstalo díky poklesu dojíždějících prakticky stejné. V roce 1991 dojížděkové zázemí Ostravy tvořilo 88 obcí, tzn. o jednu méně než o deset let později. Z jednotlivých okresů Moravskoslezského kraje se na dojížděkovém zázemí podílejí především obce z okresu Opava a Frýdek-Místek (viz tab. č. 11). Na druhé straně, v okrese Bruntál neexistuje obce z které by do Ostravy vyjíždělo více než desetina zaměstnaných.

Tab.11 Významné dojížděkové proudy do města Ostravy v roce 2001 podle okresů

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

Pramen: Sčítání lidu, domů a bytů k 1.3.2001. Dojížděka do zaměstnání a škol – Moravskoslezský kraj. ČSÚ Praha, 2004.

Tab.12 Změny v dojížděce do města Ostravy v období let 1991 – 2001 podle zón dojížděkového zázemí 2001

Zóny (obce, ve kterých % vyjíždějících ze zaměstnaných činí)	Počet vyjíždějících do Ostravy v roce 1991	Podíl zón na dojíždějících do Ostravy v roce 1991 (%)	Počet vyjíždějících do Ostravy v roce 2001	Podíl zón na dojíždějících do Ostravy v roce 2001 (%)	Index 2001/1991
zóna 1 (50,0 a více)	13 600	21,1	10 441	20,1	76,8
zóna 2 (33,4 – 49,9)	9 113	14,1	6 376	12,3	70,0
zóna 3 (20,0 – 33,3)	14 851	23,0	10 443	20,1	70,3
zóna 4 (10,0 – 19,9)	7 662	11,9	6 738	12,9	87,9
Celkem	45 226	70,1	33 998	65,3	75,2

Pramen: Sčítání lidu, domů a bytů k 3.3.1991. Vyjížděka a dojížděka do zaměstnání, škol a učení – Ostrava-město. KSS ČSÚ Ostrava, 1993; Sčítání lidu, domů a bytů k 1.3.2001. Dojížděka do zaměstnání a škol – Moravskoslezský kraj. ČSÚ Praha, 2004.

Narozdíl od Brna a Olomouce se v Ostravě nepotvrdila závislost nárůstu dojížděky se zvětšující se vzdáleností od centra. Největší úbytek dojíždějících byl zaznamenán ve druhé a třetí zóně dojížděkového zázemí (úbytek činil asi 30 %). Významně (o čtvrtinu) se snížil i počet vyjíždějících do Ostravy z celého dojížděkového zázemí města.

4. Závěr

V průběhu devadesátých let došlo k navýšení počtu osob dojíždějících za prací do největších měst na Moravě a ve Slezsku a současně i ke zvýšení jejich podílu na obsazených pracovních místech v těchto městech. Výrazný nárůst počtu dojíždějících za prací byl způsoben zejména

dojížděnkou z větších vzdáleností v ČR a dojížděnkou ze zahraničí. Existují však města, kde počet dojíždějících za prací významně klesl. Ve všech případech se jednalo o města s větší koncentrací útlumových průmyslových odvětví, jako jsou Ostrava, Karviná, Frýdek-Místek nebo Třinec.

Podrobná analýza vývoje dojížděnkou za prací do Brna a Olomouce ukázala, že v obou případech došlo k výraznému rozšíření dojížděnkového zázemí. Během deseti let se v případě Brna rozšířilo dojížděnkové zázemí o 87 obcí a v případě Olomouce o 21 obcí. Nárůst počtu dojíždějících za prací z větších vzdáleností byl důsledkem oslabení pracovní funkce mikroregionálních středisek, nacházejících se v širším zázemí obou měst. Oproti tomu došlo ke snížení intenzity dojížděnkou z obcí v nejbližším zázemí obou měst. Tento úbytek souvisel s prohloubením suburbanizačních jevů. V nejbližším zázemí Brna i Olomouce se posílila nejen obytná, ale i pracovní funkce zde ležících obcí. Část osob, která v minulosti dojížděla za prací do velkých měst, nyní pracuje v nově vzniklých firmách, postavených často na zelené louce mimo katastr jádra aglomerace. Obdobné změny v dojížděnce za prací však nebyly zjištěny v případě Ostravy. V jejím zázemí došlo k poklesu dojíždějících ve všech čtyřech analyzovaných zónách.

Literatura:

BEZÁK, A. (2000): *Funkčné mestské regiony na Slovensku*. Geographia Slovaca 15, Geografický ústav SAV, Bratislava, 88 s.

BLAŽEK, M. (1968): *Vymezování zájmových území měst*. In: Sborník československé společnosti zeměpisné, sv. 73, č. 2, s. 130-137

ČERMÁK, Z., JEDLIČKA, J., KUDLÁČEK, L. (1984): *Vývoj mikroregionální struktury z hlediska pohybu za prací v letech 1961 - 1970*. In: Sborník prací 8, Sborník referátů ze semináře socioekonomické geografie. Geografický ústav ČSAV, Brno, s. 53-61

ČERMÁK, Z. (1993): *Geografické aspekty prostorové mobility obyvatelstva*. Kandidátská disertační práce. Univerzita Karlova, Praha, 132 s.

ČSÚ. (2004-2005): *Dojížděnkou za prací a do škol ve kraji (na základě výsledků SLDB 2001)*. Čtrnáct studií zpracovaných krajskými reprezentacemi ČSÚ. Dostupné na WWW jednotlivých reprezentací z <http://www2.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/kraje_new>.

GOCAŁ, T., RAKOWSKI, W. (1991): *Delimitacja regionów i subregionów migracyjnych w zakresie dojazdów do pracy*. Monografie i Opracowania, No. 332, Szkoła Główna Planowania i Statystyki, Instytut Statystyki i Demografii, Warszawa, 162 s.

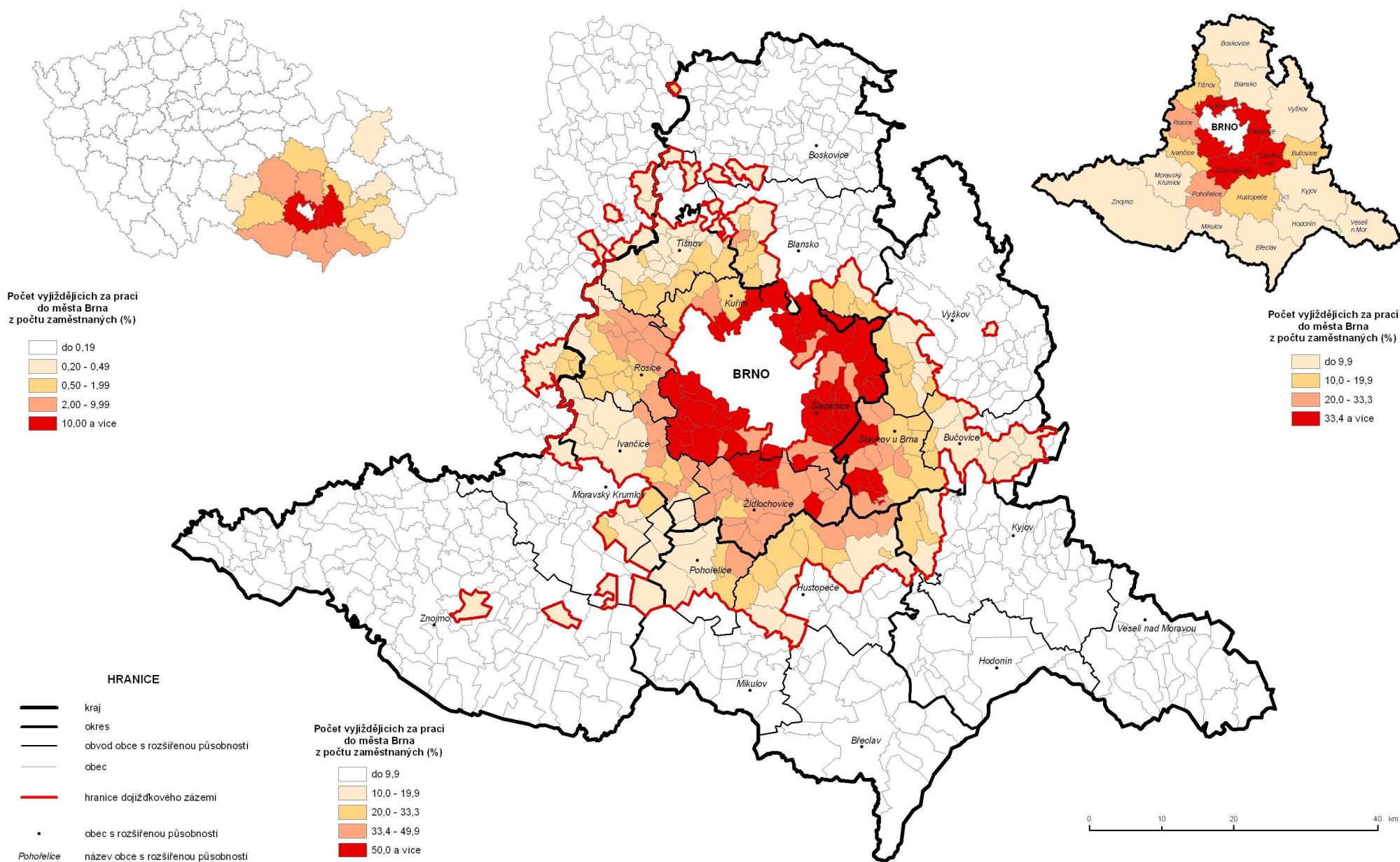
HAMPL, M., KÜHNEL, K. (1967): *Dojížděnkou obyvatelstva za prací jako regionální proces*. Acta UC – geographica I. Univerzita Karlova, Praha, s. 39-56.

- HAMPL, M., KÜHNEL, K., JEŽEK, J. (1983): *Sociálněgeografická regionalizace ČSR*. 2. vyd. Acta demographica II, Československá demografická společnost při ČSAV, Praha, 246 s.
- HAMPL, M., (2004): *Současný vývoj geografické organizace a změny v dojížděcí za prací a do škol v Česku*. In: Geografie - Sborník České geografické společnosti, roč. 109, č. 3, s. 205-222
- HAMPL, M., (2005): *Geografická organizace společnosti v České republice: transformační procesy a jejich obecný kontext*. PŘF UK Praha (v tisku).
- HOLOWIECKA, B. (2002): *Strefa wpływu Torunia na podstawie dojazdów do pracy*. In: Biuletyn geograficzny, č. 1, Uniwersytet Mikołaja Kopernika, Toruń, s. 251-262
- KREJČÍ, T. - TOUŠEK, V. (2004): *Vliv dojížděcí za prací na situaci na trhu práce ve městě Brně*. In: VII. Mezinárodní kolokvium o regionálních vědách. Masarykova univerzita, Brno, s. 95-101.
- MACKA, M. (1962): *Příspěvek k poznání změn v dojíždění do zaměstnání do města Brna v letech 1946-1957*. Spisy přírodovědecké fakulty UJEP v Brně, řada H6, č. 434, Brno, s. 233-252
- MACKA, M. (1964): *Příspěvek k vymezení zázemí Brna z hlediska dojíždění do zaměstnání*. Zprávy GÚ ČSAV 1964/9. Opava, s.31-33.
- MACKA, M. (1969): *Vymezování oblastí podle dojížděcí do zaměstnání*. In: K metodám ekonomicko – geografické regionalizace, Studia Geographica 8, Geografický ústav ČSAV, Brno, s.91-106
- MICHNIAK, D. (2003): *Vybrané aspekty hodnotenia dochádzky do zamestnania do Bratislavy v roku 2001*. Slovenská štatistika a demografia, roč. 13, č. 4, s. 26-38
- MICHNIAK, D. (2005a): *Zmeny v dochádzke do zamestnania do centier s aspoň 500 dochádzajúcimi (1991 - 2001)*. Slovenská štatistika a demografia, roč. 15, č. 1, s. 42-52
- MICHNIAK, D. (2005b): *Dochádzka do zamestnania do krajských miest na Slovensku v roku 2001*. In: Geografická organizace Česka a Slovenska v současném období. Sborník 8. česko – slovenského akademického semináře. Ústav Geoniky AVČR, Brno, s. 53-64
- MRKOS, J. (1948): *Pohyb obyvatelstva za zaměstnáním v zemi Moravskoslezské*. Zemský studijní a plánovací ústav moravskoslezský v Brně. Brno, 28 s.
- MULÍČEK, O., SZCZYRBA, Z. (2004): *De-concentration processes in the metropolitan agglomerations in the Czech Republic – example of Brno*. In: Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych VIII/2, Wrocław, 2004, 95-101.
- MÜLLER, J. (1994): *Vymezení spádových obvodů středisek osídlení (mikroregiony) : pro potřeby regionální politiky a politiky zaměstnanosti*. Terplan, Praha, 143 s.
- ŘEHÁK, S: (1987): *Dojížděcí do zaměstnání. Dojížděcí do zaměstnání 1:750 000*. In: Atlas obyvatelstva ČSSR. list III/1. Geografický ústav ČSAV - FSÚ, Brno-Praha
- ŘEHÁK, S: (1988): *Dojížděcí do zaměstnání v ČSSR*. In: Sborník prací 19, Současný stav a dynamika prostorových struktur měst a regionů v PLR a ČSSR. Geografický ústav ČSAV, Brno, s. 83-95
- SZCZYRBA, Z. – TOUŠEK, V. (2004): *Vyjížděcí a dojížděcí do zaměstnání v České republice; Změny v období transformace*. In: Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych, VIII/2, Wrocław, s. 21-31.

ŠILHAN, B. (1947): *Pohyb obyvatelstva za zaměstnáním*. Zprávy Zemského studijního a plánovacího ústavu, 1948, č. 2, s. 72-76

ZBOROWSKI, A. (2002): *Dojazdy do pracy w południowej Polsce w okresie przemian systemowych*. In: *Biuletyn geograficzny*, č. 1, Uniwersytet Mikołaja Kopernika, Toruń, s. 133-146

Dojíždka za prací do města Brna (3.3.1991)



Dojíždka za prací do města Brna (1.3.2001)

