

STANISLAV ŘEHÁK

DOJÍŽDKA V ČSSR NA ÚROVNI DOJÍŽDKOVÝCH REGIONŮ I V MEZISTRĚDISKOVÉM POJETÍ

S. Řehák: *Commuting in Czechoslovakia, Regional Pattern and Links Between Central Places*. Sborník ČSGS, 93, 3, p. 169—182 (1988). — The paper treats of the contemporary state and tendencies in commuting — a phenomenon of great intensity and significance in Czechoslovakia. The relative stagnation of the intensity of the process is explained more as an outcome of the administrative merging of settlements rather than the decline of the intensity. The author recommends a more detailed investigation of individual commuting regions and stresses the role played by commuting between central places.

Dojíždka do zaměstnání tvoří významnou složku prostorové mobility obyvatelstva. Je vyvolána nesouladem mezi rozmístěním pracovních příležitostí a ekonomicky aktivního obyvatelstva. Koncentrace pracovních příležitostí je zpravidla vyšší než sama koncentrace obyvatelstva. Dojíždka do zaměstnání se podílí na formování funkčně prostorových vazeb v rámci sídelní struktury. V ČSSR má tento typ mobility obyvatelstva trvale vysokou intenzitu, i když role rozmanitých faktorů, které ji udržují na vysoké úrovni, je i regionálně rozdílná. Jako dojíždka je ovšem registrován pouze pohyb, který se uskutečňuje přes hranice obce. Z tohoto důvodu má na údaje vztahující se k dojíždění vliv i pokračující integrace na úrovni obcí a srovnatelnost údajů o dojížděci z různých období je obtížná.

V roce 1980, při sčítání lidu, domů a bytů, bylo v ČSSR zjištěno zhruba 2,7 mil. dojíždějících, což představovalo 34,6 % ze všech ekonomicky aktivních osob ČSSR. V roce 1970 to bylo 2,6 mil. ekonomicky aktivních a zhruba tentýž stabilizovaný podíl z ekonomicky aktivního obyvatelstva byl zjištěn už v roce 1961. V žádném případě z toho nelze vyvozovat závěr o neměnnosti v dojíždění do zaměstnání. Poněvadž slučováním obcí (jak bude i v tomto textu ukázáno) se velké počty osob ve smyslu definice dojíždění přestaly řadit mezi dojíždějící, je zřejmé, že úbytky tohoto typu byly vždy vyrovnány přírůstkem počtu dojíždějících v jiných místech. Denní dojíždění (které je v některých státech považováno samo za vlastní dojíždění) uvedlo v roce 1980 celkem 2,3 mil. ekonomicky aktivních osob, což představovalo 29,6 % ze všech ekonomicky aktivních v daném roce. Celkem se pohybu za práci účastní 1,0 mil. žen.

Zatímco vyjíždka je u nás zjišťována v zásadě za všechny obce, okruh tzv. center dojíždky je (přes další růst jejich počtu v porovnání

s předchozími sčítání lidu) stále omezený. Intenzita dojížděky se měří podílem vyjíždějících z ekonomicky aktivního obyvatelstva bydlícího v dané obci či v jinak vymezeném širším území. Je zřejmé, že nízká intenzita vyjížděky je příznačná jak pro reálně fungující střediska disponující dostatkem pracovních míst, tak pro některé velmi malé obce nevýznamně zapojené do pohybu za prací i pro některé obce, u nichž počet vyjíždějících poklesl v důsledku slučování (někdejší dojíždění se pak nově uzavírá už v rámci sloučené obce). Obdobné relativní hodnocení dojížděky je již složitější a zčásti se i k němu přispěvek vyjadřuje (viz též 4, 19).

V celém Československu činil podíl vyjíždějících z ekonomicky aktivních 34,6 %. V SSR byl tento podíl (intenzita vyjížděky) vyšší, dosahoval dokonce 41,4 %, zatímco v ČSR jen 31,5 %. Extrémní hodnoty za okresy byly 68,2 % pro okres Košice-vidiek (v ČSR nejvíce okres Praha-západ 66,9 %) a 2,1 % pro hlavní město Prahu (v SSR obdobně nejméně hlavní město SSR Bratislava 2,5 %). Jihočeský kraj dosáhl v intenzitě vyjížděky hodnoty 30,4 %, obdobně nízkou hodnotu vykazovaly i další dva kraje Čech s pokročilou fází integrace obcí, totiž Západočeský a Severočeský. Naopak celokrajská hodnota intenzity vyjížděky za Východoslovenský kraj činila 44,8 % a za Středoslovenský 44,4 %.

V naší geografické literatuře se často za významnou mez vysoké koncentrace vyjížděky do určitého střediska (sám tento jev označují jako polarizaci dojíždění) považuje hranice 50 % ze všech vyjíždějících z dané obce. V ČSSR bylo v roce 1980 celkem 378 středisek dojíždění, která touto vazbou poutala k sobě alespoň jednu další obec. Z tohoto počtu středisek bylo 266 v ČSR a 112 v SSR. Z nich ovšem 85 váže takto jen po jedné další obci (nejvíce z nich, 20, bylo v Jihomoravském kraji, který se vyznačuje dosud nízkou úrovní integrace na úrovni obcí). Po dvou dalších obcích poutalo 60 středisek dojížděky a dalších 33 poutalo po třech obcích. Nejvíce obcí vázala takto střediska uvedená v tabulce č. 1. Výrazná dominance slovenských (především východoslovenských) středisek dojížděky má celou řadu příčin. Jde jednak o projev poměrně

Tabulka č. 1: Soupis vybraných středisek

středisko	počet vázaných obcí
Praha	117
Košice	97
Brno	94
Prešov	86
Bratislava	70
Plzeň	52
Bardejov, Třebíč	po 48
Martin	47
Prostějov	45
Jihlava	44
Hradec Králové, Humenné	po 43
České Budějovice, Mladá Boleslav	po 39
Gottwaldov, Michalovce, Žilina	po 38
Přerov	36
Liptovský Mikuláš	35
Lučenec	32
Kolín	30

pozdní industrializace slovenských měst, což z nich v současnosti činí střediska s vysokou dynamikou rozvoje a s velkou potřebou pracovních sil. Velkou úlohu hrají i relativně menší počty pracovních příležitostí ve venkovských obcích Slovenska, zejména úloha, kterou v pohybu za prací mají v českých zemích venkovská střediska osídlení místního významu (především však v Čechách), slovenským střediskům místního významu většinou chybí. K tomu přistupují i rozdílné intenzity vyjížděky z měst a rozsah vzájemné výměny pracovních sil mezi středisky.

Výše uvedená dojížděková vazba mezi střediskem a okolními obcemi však jen někdy přesahovala okresní hranici. Obecně však dojížděkový vliv přes okresní hranici je jev, který je vlastní nejen velkým krajským a okresním městům (pro něž je hranice vlastního okresu někdy příliš „těsným“ rámcem), ale též městům menším. V tomto případě se jedná o některá někdejší okresní města (podle stavu před r. 1960), která nebyla do nových administrativních jednotek začleňována i s celým svým dojížděkovým zázemím (dokonce ani při tak vysokých hodnotách polarizace dojíždění, které v r. 1980 přesahovaly 50 %). Těmito městy jsou např. Brandýs n. L.-Stará Boleslav, Hořovice, Turnov, Vrchlabí.

Bude třeba objasnit, jakým způsobem snižují administrativní změny (slučování, integrace obcí) počty dojíždějících konkrétně. Lze to ukázat na fiktivním příkladu (který je ovšem sestaven tak, aby korespondoval s běžnými poměry u nás):

Mějme město M a tři blízké obce A, B a C, přičemž do města M se dojíždí i z jiných obcí. Nyní porovnávejme počty dojíždějících do M ve dvou časových horizontech, T_1 a T_2 . Ve druhém časovém horizontu provedeme analýzu čtyř variant možné integrace:

1. Administrativní stav zůstává v T_2 totožný se stavem v T_1 .
2. S městem M se sloučila jen obec A.
3. S městem M se sloučily obce A a B.
4. S městem M se sloučily obce A, B i C.

Pak D necht' je počet dojíždějících a V počet vyjíždějících. Jednotlivé varianty administrativního vymezení města M v časovém horizontu T_2 jsou uspořádány do tabulky č. 2.

Tabulka č. 2: Změny v počtech vyjíždějících a dojíždějících v souvislosti s integrací obcí — příklad

čas. horizont	varianta	1 (M)	2 (M+A)	3 (M+A+B)	4 (M+A+B+C)
T_1		V = 800 D = 3800			(V = 710)+ (D = 2650)+
T_2		V = 800 D = 4030	V = 860 D = 3440	V = 790 D = 3070	V = 705 D = 2890

Znamená to tedy, že podle jednotlivých variant slučování obcí se počet vyjíždějících snížil nebo zvýšil, počet dojíždějících se zde vždy podstatně snížil, ačkoli počet účastníků pohybu za prací se vlastně nepatrně zvýšil (tento závěr je možno učinit na základě rekonstrukce administrativního stavu ve variantě č. 4 pro časový horizont T_1 — vyznačeno⁺). Přitom víme, že na mnoha místech v ČSSR integrace způsobila, že i ce-

lá někdejší dojížděková zázemí menších měst se stala přímou administrativní součástí města. Popsané změny v počtech vyjíždějících a dojíždějících se v této podobě týkají jen uvedeného, byť typického příkladu. Ve skutečnosti může docházet i ke změnám jiného typu v souvislosti se slučováním obcí (např. růst počtu dojíždějících).

Protože se však počty dojíždějících mohou i výrazně měnit v důsledku integrace na úrovni obcí a nejsou z dlouhodobých hledisek vhodnými srovnávacími ukazateli, bylo pro celkové hodnocení středisek dojíždění použito počtu obsazených pracovních míst (tedy počtu ekonomicky aktivních zvýšeného o počet dojíždějících a sníženého o počet vyjíždějících) jakožto stabilnější charakteristiky, která nadto může sloužit jako základ pro relativní hodnocení dalších charakteristik v rámci dojíždění (viz též 4, 14, 19 a další text tohoto příspěvku). Všechna naše hodnocení se děla v rámci přípravy mapového listu (15), na nějž současně odkazují. Ráz změn v počtech obsazených pracovních míst v souvislosti se slučováním obcí je analogicky s tabulkou č. 2 dokumentován na tomtéž fiktivním příkladu (tab. č. 3).

Tabulka č. 3: Změny v počtech obsazených pracovních míst v souvislosti s integrací obcí — příklad

čas. horizont	1	2	3	4
T ₁	14 000			(15 400)+
T ₂	14 300	14 800	15 230	15 675

Na mapovém listu (15) jsou pro mapu v měřítku 1 : 750 000 mezi tzv. střediska I. řádu zařazena ta československá střediska, která měla k roku 1980 alespoň 15 tis. obsazených pracovních míst. Jedná se o těchto 87 středisek:

S počtem obsazených pracovních míst nad 100 tis.:

Praha, Bratislava, Brno, Ostrava, Košice, Plzeň;

s počtem obsazených pracovních míst v rozmezí 50—100 tis.:

Olomouc, Žilina, Hradec Králové, České Budějovice, Gottwaldov, Pardubice, Ústí nad Labem, Liberec, Prešov, Nitra;

s počtem obsazených pracovních míst v rozmezí 30—50 tis.:

Banská Bystrica, Kladno, Trnava, Martin, Trenčín, Karviná, Opava, Karlovy Vary, Prostějov, Frýdek-Místek, Přerov, Teplice, Zvolen, Mladá Boleslav, Jihlava, Děčín, Třinec;

s počtem obsazených pracovních míst v rozmezí 23—30 tis.:

Uherské Hradiště, Nové Zámky, Chomutov, Kolín, Jablonec nad Nisou, Most, Poprad, Michalovce, Příbram, Havířov, Znojmo, Komárno, Považská Bystrica, Liptovský Mikuláš;

s počtem obsazených pracovních míst v rozmezí 20—23 tis.:

Šumperk, Humenné, Topolčany, Ružomberok, Spišská Nová Ves, Třebíč, Piešťany, Prievidza, Vsetín, Dubnica nad Váhom, Hodonín, Lučenec, Nový Jičín, Litvínov, Levice;

s počtem obsazených pracovních míst v rozmezí 17—20 tis.:

Tábor, Valašské Meziříčí, Bardejov, Břeclav, Kroměříž, Cheb, Sokolov, Trutnov, Partizánske, Havlíčkův Brod, Strakonice, Písek;

s počtem obsazených pracovních míst v rozmezí 15—17 tis.:

Žďár nad Sázavou, Kopřivnice, Chrudim, Beroun, Blansko, Bohumín, Klatovy, Rimavská Sobota, Česká Lípa, Vranov nad Toplou, Žiar nad Hronom, Púchov, Krnov.

Na mapovém listu (15) jsou pro tato střediska vyznačeny barevně i regiony dojíždění, a to tak, že do regionu dojíždění jsou zařazeny obce, které dané středisko I. řádu vykazovaly v r. 1980 jako svůj první dojížďkový cíl (obce vysloveně oscilující, přechodné, však do regionu dojíždění zařazeny nejsou). Z regionů středisek I. řádu byla vyňata střediska tzv. II. a III. řádu (tedy střediska s počtem obsazených pracovních míst v rozmezí 5 — 15 tis., resp. 2,5 — 5 tis.), pokud současně vykazovala alespoň místní působnost v prostorové organizaci dojíždění, a to včetně obcí ve svém vlastním zázemí. Naopak do regionu je zahrnuto (tedy i barevně) vždy i samo jádro regionu.

I když dojížďka do našich největších měst (maximum v r. 1980 Praha se 125,2 tis. dojíždějících) je velmi vysoká, ve vztahu k jejich velikosti (měřené počtem obsazených pracovních míst) není pochopitelně jejich role již tak významná. Celkem 7 československých velkoměst v roce 1980 (již včetně Olomouce) soustřeďovalo sice 23,5 % obsazených pracovních míst ČSSR, ale jen 16,4 % dojíždějících, kdežto ostatní střediska I. řádu představovala 29,2 % obsazených pracovních míst a 30,2 % dojíždějících v Československu. Už i z toho je zřejmé, jak velký vliv na prostorovou organizaci dojížďky mají obecně i střediska nižších řádů.

Zajímavá je souvislost mezi územním rozsahem regionů dojíždění a velikostí jader těchto regionů. Podle analýzy zmíněných 37 československých regionů dojíždění lze dospět k níže uvedenému vztahu (1) mezi generalizovaným poloměrem regionu dojíždění v km (X) a velikostí jádra měřenou počtem obsazených pracovních míst (Y).

$$Y = X^4$$

(1)

Pokud by se tento vztah podařilo ověřit (zde byly velikosti poloměrů regionů dojíždění dodatečně odečítány z mapy, analýza zatím nevycházela z primárních údajů o jednotlivých dojížďkových proudech), jednalo by se o jeden z podpůrných dokladů vysoké stability rozsahu dojížďkových regionů i při jisté změně významu střediska (jádra regionu dojíždění).

Na základě studia jednotlivých regionů dojíždění středisek I. řádu v ČSSR k roku 1980 bylo možno posoudit, nakolik jsou jádra těchto regionů závislá na svém zázemí (v dalším textu tak budeme označovat region dojíždění, pokud do něj nezařadíme jeho jádro) v krytí svých obsazených pracovních míst. Regiony jsou opět vymezeny ve shodě s (15). Údaje jsou uspořádány v tabulce č. 4.

Existují významné rozdílnosti v tom, do jaké míry jde o pracovní místa krytá pracovníky bydlícími přímo ve střediscích či dojíždějícími. V těchto ukazatelích se odlišují kraje Čech od krajů moravských a od Slovenska, přičemž oba moravské kraje představují přechodný článek: Pro regiony dojíždění středisek I. řádu v Čechách na každých 100 obsazených pracovních míst ve středisku připadalo 77 pracujících a současně bydlících ve středisku a 11 dojíždějících z vlastního zázemí, analo-

Tabulka č. 4: Krycí obsazených pracovních míst středisek I. řádu v ČSSR k roku 1980

počet obsazených prac. míst ve střediscích I. řádu (v tis.)	na každých 100 obsazených prac. míst ve střediscích I. řádu připadlo		pracuji v místě bydliště		dojíždějí, z toho-z vlastního regionu		-odjinud	
	Praha + Středočeský k.	891,9	80	70	20	8	12	
	Jihočeský kraj	118,3	70	70	30	20	10	
	Západočeský kraj	203,8	74	74	26	15	11	
	Severočeský kraj	297,6	74	74	26	11	15	
	Východočeský kraj	178,8	70	70	30	14	16	
	Jihomoravský kraj	551,2	68	68	32	20	12	
	Severomoravský kraj	629,8	67	67	33	14	19	
	ČSR celkem	2 871,4	73	73	27	13	14	
	Bratislava + Západoslov. kraj	567,9	65	65	35	20	15	
	Středoslovenský kraj	369,2	58	58	42	25	17	
	Východoslovenský kraj	329,6	61	61	39	26	13	
	SSR celkem	1 266,7	62	62	38	23	15	
	ČSSR celkem	4 138,1	70	70	30	16	14	

gicky pro Moravu to bylo 68 a 17 osob a pro Slovensko 62 a 23 osob. I když tato situace je částečně interpretovatelná na základě různé úrovně integrace v těsném sousedství jader regionů, hraje tu podstatnou roli i dlouhodobý stav urbanizačního procesu.

Zároveň údaje, které byly k dispozici, umožnily nově formulovat pohled na vazbu jádra a zázemí v dojíždění do zaměstnání. Jak ukážeme dále, jsou důvody hodnotit dojížďkovou vazbu zázemí k jádru regionu a dojížďkovou vazbu jádra k zázemí jako odlišné jevy.

Označme jako dojížďkovou integritu regionu střediska S podíl dojížďjících do střediska S ze všech ekonomicky aktivních osob zázemí střediska S. Dojížďkovou integritu a_s lze vyjádřit vztahem:

$$a_s = \frac{100 \cdot \sum_{i=1}^m X_i}{\sum_{i=1}^m E_i} \quad (\text{v } \%), \quad (2)$$

kde m je počet obcí v zázemí střediska S,
 X_i je počet dojížďjících do střediska S z obce i ,
 E_i je počet ekonomicky aktivních osob obce i .

Pokud by region dojíždění byl izolován a jeho jádro by bylo jediným soustředěním pracovních míst celého regionu, pak by dojížďková integrita regionu dosáhla hodnoty 100 % (tento hypotetický stav by současně představoval absolutně těsnou vazbu jednak jádra k zázemí, jednak zázemí k jádru). V našich podmínkách se však setkáváme u regionů středisek I. řádu s hodnotami mnohem nižšími.

Na druhé straně lze zavést míru krytí dojížďky do střediska S jeho zázemím jako podíl dojížďjících do střediska S z vlastního zázemí ze všech dojížďjících do střediska S. Lze to vyjádřit vztahem:

$$b_s = \frac{100 \cdot \sum_{i=1}^m X_i}{D_s} \quad (\text{v } \%), \quad (3)$$

kde b_s je míra krytí dojížďky do střediska S jeho zázemím,
 D_s je počet dojížďjících do střediska S.

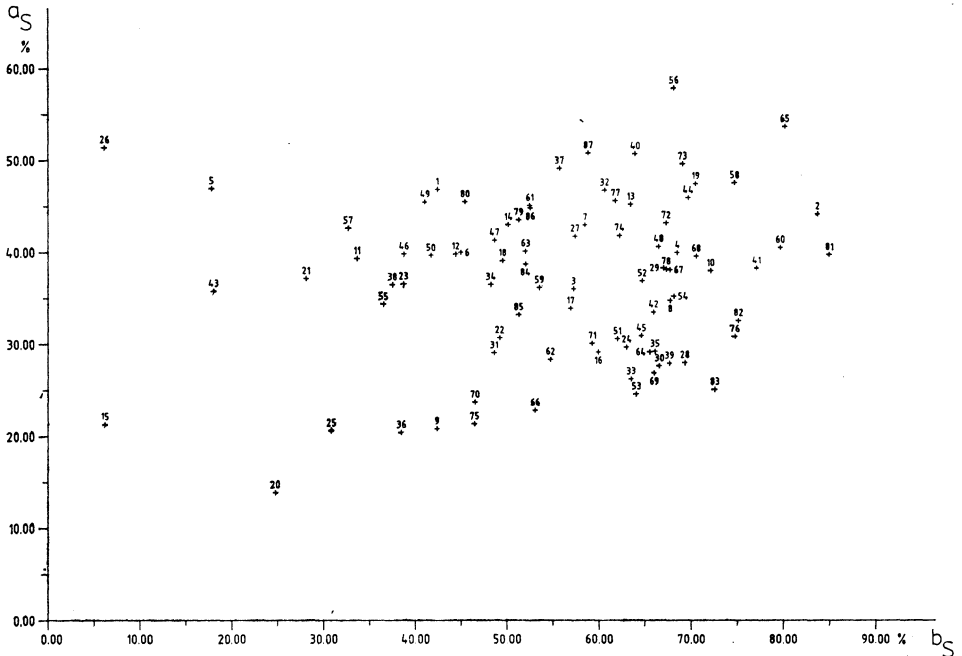
Uspořádanými dvojicemi $\{a_s, b_s\}$ charakterizujeme jednotlivé regiony dojíždění středisek I. řádu. V každé jednotlivé uspořádané dvojici $\{a_s, b_s\}$ je ovšem možno i izolovaně posuzovat sílu vazby zázemí k jádru (dle hodnoty a_s) a sílu vazby jádra k zázemí (podle b_s). Viz též grafickou přílohu se seznamem středisek.

Pro ilustraci uvedeme v textu jen snad nejvýraznější případy dojížďkových regionů středisek I. řádu:

Region Karviné ($a_s = 51,4 \%$, $b_s = 6,2 \%$) se vyznačuje silnou vazbou zázemí k jádru a nízkou závislostí jádra na vlastním zázemí; většina dojížďjících přichází totiž do Karviné ze sousedních regionů, především z jejich jader. Region Znojma ($a_s = 25,1 \%$, $b_s = 72,5 \%$) je příkladem opačným s volnou vazbou zázemí k jádru (relativní dostatek obsazených pracovních míst i v zemědělských obcích zázemí) a silnou vazbou jádra k zázemí (velká odlehlost Znojma od ostatních regionů dojíždění). Region Ružomberku ($a_s = 53,7 \%$, $b_s = 80,0 \%$) reprezentuje

Střediska I. řádu (legenda ke grafickým přílohám)

1 — Banská Bystrica	30 — Komárno	59 — Prievidza
2 — Bardejov	31 — Kopřivnice	60 — Prostějov
3 — Beroun	32 — Košice	61 — Přerov
4 — Blansko	33 — Krnov	62 — Příbram
5 — Bohumín	34 — Kroměříž	63 — Púchov
6 — Bratislava	35 — Levice	64 — Rimavská Sobota
7 — Brno	36 — Liberec	65 — Ružomberok
8 — Břeclav	37 — Liptovský Mikuláš	66 — Sokolov
9 — Česká Lípa	38 — Litvínov	67 — Spišská Nová Ves
10 — České Budějovice	39 — Lučenec	68 — Strakonice
11 — Frýdek-Místek	40 — Martin	69 — Šumperk
12 — Děčín	41 — Michalovce	70 — Tábor
13 — Dubnica nad Váhom	42 — Mladá Boleslav	71 — Teplice
14 — Gottwaldov	43 — Most	72 — Topoľčany
15 — Havířov	44 — Nitra	73 — Trenčín
16 — Havlíčkův Brod	45 — Nové Zámky	74 — Trnava
17 — Hodonín	46 — Nový Jičín	75 — Trutnov
18 — Hradec Králové	47 — Olomouc	76 — Třebíč
19 — Humenné	48 — Opava	77 — Třinec
20 — Cheb	49 — Ostrava	78 — Uherské Hradiště
21 — Chomutov	50 — Pardubice	79 — Ústí nad Labem
22 — Chrudim	51 — Partizánske	80 — Valašské Meziříčí
23 — Jablonec nad Nisou	52 — Piešťany	81 — Vranov nad Topľou
24 — Jihlava	53 — Písek	82 — Vsetín
25 — Karlovy Vary	54 — Plzeň	83 — Znojmo
26 — Karviná	55 — Poprad	84 — Zvolen
27 — Kladno	56 — Považská Bystrica	85 — Žďár na Sázavou
28 — Klatovy	57 — Praha	86 — Žiar nad Hronom
29 — Kolín	58 — Prešov	87 — Žilina



Obr. 1 — Asymetrie ve vazbě mezi jádrem a zázemím dojížďkových regionů; a_s — dojížďková integrita dojížďkového regionu, b_s — míra krytí dojížďky do střediska zázemím. Střediska jsou označena čísly shodně se soupisem středisek I. řádu.

oboustranně silnou vazbu zázemí a jádra a region Havířova ($a_s = 21,3\%$, $b_s = 6,2\%$) naopak oboustranně volnou vazbu zázemí a jádra regionu.

Všechny údaje o 87 československých regionech dojíždění jsou k dispozici v archívu Geografického ústavu ČSAV spolu s dalšími charakteristikami těchto regionů (pod signaturou S 73 a inv. č. 4 315). Nechybí zde ani již dříve zmíněná dojížděková polarizace regionu dojíždění c_s , kterou lze při použití pro region (vlastně pro zázemí jádra regionu) charakterizovat vztahem:

$$c_s = \frac{100 \cdot \sum_{i=1}^m X_i}{\sum_{i=1}^m V_i} \quad (\text{v } \%), \quad (4)$$

kde V_i je počet vyjíždějících z obce i .

V předchozím textu byla tato charakteristika uvažována jen pro jednotlivé obce. (Ostatně $a_s = k \cdot c_s$, kde k je intenzita vyjížděky v zázemí.)

Značný počet dojíždějících dojíždí i z obcí, které nejsou součástí formálního zázemí středisek. Jakkoli by byly detailní analýzy regionů podnětné (zejména s ohledem na sčítání k r. 1990), je třeba zaměřit se i na „mimoregionální“ charakteristiky dojížděky. V těchto souvislostech se např. často citují jednotlivé poznámky M. Macky o rostoucí úloze mezistřediskových dojížděkových vazeb, nicméně solidnější podklady k těmto závěrům obsahuje jen práce (9). Významným příspěvkem v tomto směru je teprve práce (6).

Pro větší pochopení stavu mezistřediskové dojížděky u nás byl proveden rozbor na území Severočeského a Jihomoravského kraje, a to v podrobnějším územním detailu (viz též 18 a 17). V Severočeském kraji bylo identifikováno celkem 29 jader regionů dojíždění (v případě obou krajů za podmínky, že jádro regionu má nejméně 3 tis. obsazených pracovních míst a že do jeho zázemí patřily v roce 1980 nejméně 2 další obce), v nich celkový počet obsazených pracovních míst činil 441 tis., do těchto jader dojíždělo 136 tis. dojíždějících. V Jihomoravském kraji bylo obdobně 45 jader regionů dojíždění, počet obsazených pracovních míst v nich činil 749 tis. a do jeho jader dojížděly 262 tis. dojíždějících (tab. č. 5).

Tabulka č. 5: Jádra regionů dojíždění a jejich velikostní struktura

počet obsazených pracovních míst v jádru	počet jader	
	v kraji Severočeském	v kraji Jihomoravském
3–5 tis.	7	16
5–10 tis.	9	14
10–20 tis.	5	7
20–50 tis.	6	6
50–100 tis.	2	1
více než 100 tis.	—	1
celkem	29	45

Na každé jádro regionu dojíždění připadlo v Severočeském kraji průměrně 4,6 tis. dojíždějících a 15 tis. obsazených pracovních míst, v Jihomoravském kraji 5,8 tis. dojíždějících a 17 tis. obsazených pracovních míst. Tyto rozdíly nejsou příliš významné a částečně je působí velikost města Brna. Skutečný stav v mezistřediskové dojízdce ukazuje tabulka č. 6 (za mezistřediskovou dojízdku je považována zde právě dojízdka mezi zkoumanými jádry v kraji při respektování obdobných jader i mimo kraj).

Tabulka č. 6: Vztah mezi mezistřediskovou dojízdkou a celkovou dojízdkou podle jader regionů dojíždění

podíl mezistřediskové dojízdky na dojízdce do jader regionů dojíždění v %	počet jader	
	v kraji Severočeském	v kraji Jihomoravském
do 9,9	4	16
10,0—19,9	3	17
20,0—29,9	9	6
30,0—39,9	8	3
40,0—49,9	1	2
50,0—59,9	1	—
60,0 a více	3	1
celkem	29	45

S přihlédnutím k obecně lepší použitelnosti ukazatele „počet obsazených pracovních míst“ pro srovnávací účely udělejme ještě přepočít mezistřediskové dojízdky vzhledem k počtům obsazených pracovních míst jader dojízdkových regionů jakožto cílů dojízdky (tab. č. 7).

Tabulka č. 7: Vztah mezi mezistřediskovou dojízdkou a počty obsazených pracovních míst jader regionů dojíždění

podíl mezistřediskové dojízdky v krytí počtu obsazených pracovních míst jader regionů dojíždění v %	počet jader	
	v kraji Severočeském	v kraji Jihomoravském
do 4,9	8	26
5,0— 9,9	12	11
10,0—19,9	5	6
20,0—49,9	2	1
50,0 a více	2	1
celkem	29	45

Z tabulek 6 a 7 je zřetelně vidět, že význam mezistřediskové dojízdky je v obou krajích zcela rozdílný. Přitom podrobný rozbor ukázal, že to není velikost střediska, která by určovala míru významu mezistřediskové dojízdky. Podstatou rozdílu je to, jak častým jevem jsou v obou krajích taková seskupení středisek, která jsou navzájem dobře propojena i dopravně. Na většině území Jihomoravského kraje převládají

právě jednotlivá střediska s nízkou rolí mezistřediskové dojíždky. Na 1 000 obsazených pracovních míst v jádrech regionů dojíždění Severočeského kraje připadly na dojíždějící 304 osoby a v tom na dojíždějící z jiných jader 101 osoba (tedy míra krytí obsazených pracovních míst mezistřediskovou dojíždkou činila 10,1 %). V Jihomoravském kraji na 1 000 obsazených pracovních míst připadalo 350 dojíždějících, ale jen 61 z nich patřil k mezistřediskovým dojíždějícím (míra krytí obsazených pracovních míst mezistřediskovou dojíždkou činila 6,1 %). Neohledě na to byl absolutní objem mezistřediskové dojíždky v obou krajích v podstatě shodný, zhruba po 45 tis. osob. Viz též přiložené kartogramy obou krajů.



Obr. 2 — Podíl mezistřediskové dojíždky v krytí počtu obsazených pracovních míst podle jader regionů dojíždění (1980) v Severočeském kraji. A — do 2,5 %, B — 2,5 až 4,9 %, C — 5,0 až 9,9 %, D — 10,0 až 14,9 %, E — 15,0 až 19,9 %, F — 20,0 až 49,9 %, G — 50,0 % a více. Číselné označení středisek koresponduje se seznamem středisek I. řádu.

Lepší představu o charakteru i rozsahu mezistřediskové dojíždky do zaměstnání umožnil vytvořit i další, poněkud však odlišný přístup k hodnocení, který se ovšem meritorně nevztahoval jen k pohybu za prací: Pro potřeby zpracování mapového listu [11] byly automatizovanou procedurou a s využitím údajů o prostorové organizaci v dojíždění do zaměstnání a o spádovosti za občanským vybavením nadmístní úrovně vytvářeny elementární sociálně geografické regiony. Bylo jich celkem v ČSSR identifikováno 407. Znamená to však také, že byla tolerována i existence velmi malých regionálních útvarů (celkem jen 73 z nich měly více než 50 tis. obyv. a 100 mělo naopak méně než 10 tis. obyv.). Když bylo zjišťováno, jaký rozsah pohybu za prací se realizoval uvnitř těchto regionů a jaký mezi regiony, byly výsledky dost překvapivé: Uvnitř regionů to bylo zhruba 1 360 000 účastníků pohybu za prací, mezi

regiony 1 130 000, zbytek připadl na ty dojíždčkové cíle, jejichž regionální příslušnost nebyla definována. Celkový rozsah meziregionální dojíždky (v ní, i když nejen v ní, je obsažena i mezistředisková dojíždka) byl tedy mimořádně vysoký. Toto tvrzení je třeba korigovat poznatkem, že zřejmě největší část meziregionálního pohybu za prací připadá na dojíždčkové proudy do rozhodujících center státu, a to jednak z malých regionů v jejich blízkém sousedství, jednak z dalších významných středisek téže aglomerace. Nasvědčuje tomu jak územní rozložení ukazatele „podíl pracujících v regionu z ekonomicky aktivních bydlících v regionu“ v mapě (11), tak i soupis 40 největších dojíždčkových proudů typu obec-obec, mezi nimiž je 19 takových, které je třeba ve smyslu mapy (11) hodnotit jako „meziregionální“. Z nich jsou nejvýznamnější tyto: z Mostu do Litvínova, z Havířova do Karviné, z Kladna do Prahy, dále následují sestupně Prievidza — Nováky, Pezinok — Bratislava, Frýdek-Místek — Ostrava a Havířov — Orlová (všechny nejméně po 2,5 tis. dojíždčících).



Obr. 3 — Podíl mezistřediskové dojíždky v krytí počtu obsazených pracovních míst podle jader regionů dojíždění (1980) v Jihomoravském kraji. Legenda jako u obr. 2.

Lze konstatovat, že byl již učiněn i pokus formalizovaně charakterizovat mezistřediskovou dojíždku (na příkladu mezistřediskových dojíždčkových vazeb uvnitř Severočeského kraje) jako podvojný jev, jehož tzv. kooperační složka (odpovídající obousměrně realizované dojíždce) má v modelovém vyjádření poněkud odlišné parametry než tzv. hierarchická složka (tedy přebytek počtu dojíždčících v jednom z obou směrů). Podrobněji viz (16).

Využití počtu obsazených pracovních míst pro hodnocení pohybu za prací není samo o sobě nijak nové. Je třeba upozornit přinejmenším na mapu (4) a knihu (19), v poslední uvedené díle zejména str. 111 a navazující část.

Čílem článku bylo upozornit na současný stav a tendence v dojíždění do zaměstnání v Československu; bylo třeba poukázat na nutnost správného chápání kvantitativní stagnace počtu dojíždějících. Kromě toho byla připomenuta potřeba prohloubení pohledu na samotné regiony dojíždění a byl znovu připomenut význam role, kterou v našich podmínkách sehrává mezistředisková dojíždka.

Literatura:

1. ANDRLE, A., POJER, M.: Dojíždka do zaměstnání do větších měst. Územní plánování a urbanismus, 10, Praha, Terplan — VÚVA 1983, č. 6, s. 373—389.
2. APOSTOLOV, N.: Tipologija na gradovete v NR Bălgarija spored ežedevnite trudovi pătuvanija. Problemi na geografijata, 2, Sofija, Bălgarska akademija na naukite 1980, č. 2, s. 53 — 62.
3. ČTRNÁCT, P.: Dojíždka do zaměstnání podle výsledků sčítání 1980. Demografie, 25, Praha, FSÚ 1983, č. 3, s. 221—233.
4. HŮRSKÝ, J.: Dojíždka do zaměstnání, 1 : 2 000 000. In: Atlas Československé socialistické republiky. Praha, ČSAV — Ústřední správa geodézie a kartografie 1966, mapa 30. 5.
5. CHALUPA, P., MACKA, M.: Prognózování potenciálu pracovních sil na oblastní úrovni v rámci ČSR. Spisy pedagogické fakulty UJEP v Brně, 25. Brno, Pedagogická fakulta UJEP 1983, 88 s.
6. CHALUPA, P., TARABOVÁ, Z.: Mezistřediskové pohyby za prací v ČSR v období 1970—1980. In: Kulturní krajiny v průmyslových oblastech, sborník referátů k XVII. sjezdu ČSGS v Ostravě (eds. V. Gardavský, V. Kříž), 3, Brno, ČSGS a GGÚ ČSAV 1987, s. 357—361.
7. LIJEWSKI, T.: Dojazdy do pracy jako przedmiot badań przestrzennych. Przegląd geograficzny, 33, Warszawa. Państwowe wydawnictwo naukowe 1961, č. 4, 156 s.
8. MACKA, M.: K některým metodickým problémům studia dojíždění do zaměstnání. Zprávy o vědecké činnosti 3. Opava, Geografický ústav ČSAV 1966, 129 s.
9. MACKA, M.: Pohyby za prací mezi městskými aglomeracemi. Zprávy o vědecké činnosti 6. Brno, Geografický ústav ČSAV 1967, s. 63—78.
10. MACKA, M.: Regiony dojíždění středisek s více než 1 000 dojíždějících v Československu, 1 : 1 000 000. Brno, Geografický ústav ČSAV 1967.
11. MARYÁŠ, J., ŘEHÁK, S.: Regionální působnost středisek osídlení, 1 : 750 000. In: Atlas obyvatelstva ČSSR. Brno, Geografický ústav ČSAV 1987, map. list III. 4.
12. MARYÁŠ, J., ŘEHÁK, S.: Soupis sociálně geografických regionů ČSSR. Zprávy Geografického ústavu ČSAV, 24, Brno, Geografický ústav ČSAV 1987, č. 2, s. 43—58.
13. RICHTER, R., ŘEHÁK, S.: Automatizace ve tvorbě mapy dojíždky do zaměstnání. Sborník ČSGS, 92, Praha, Academia 1987, č. 2, s. 81—88.
14. ŘEHÁK, S.: Vliv integrace obcí na kartografické znázorňování dojíždky do zaměstnání. Zprávy Geografického ústavu ČSAV, 21, Brno, Geografický ústav ČSAV 1984, č. 2, s. 41—45.
15. ŘEHÁK, S.: Dojíždka do zaměstnání, 1 : 750 000. In: Atlas obyvatelstva ČSSR. Geografický ústav ČSAV 1987, map. list III. 1.
16. ŘEHÁK, S., ŠAŠEK, M.: Analýza vývoje sídelních struktur průmyslově vyspělých oblastí ve vazbě na změny mobility obyvatelstva (výzkumná zpráva). Ústí nad Labem, Sociálně ekonomický ústav ČSAV 1987, 79 s. a příl.
17. TOUŠEK, V. a kol.: Sociálně-ekonomická diferenciacie a územní typologie Jihomoravského kraje (výzkumná zpráva). Brno, Geografický ústav ČSAV 1983, 120 s. a příl.
18. TOUŠEK, V. a kol.: Sociálně-ekonomická diferenciacie a územní typologie Středočeského kraje (výzkumná zpráva). Brno, Geografický ústav ČSAV 1985, 138 s. a příl.
19. STANEV, P., APOSTOLOV, N., KARAKAŠEV, CH.: Ežedevni trudovi pătuvanija v NR Bălgarija. Sofija, Profizdat 1980, 128 s.
20. VEREŠIK, J.: Zázemia dochádzky do zamestnania vybraných centier v r. 1970, 1 : 500 000. In: Atlas Slovenskej socialistickej republiky. Bratislava, Slovenský úrad geodézie a kartografie — Slovenská akadémia vied 1980, map. list 73.

Summary

COMMUTING IN CZECHOSLOVAKIA, REGIONAL PATTERN AND LINKS BETWEEN CENTRAL PLACES

In Czechoslovakia, the census in 1980 registered about 2,7 mil. commuters, the majority of whom (2,3 mil) were commuting daily. Although a significant part of the process is "hidden" in administratively merged basic settlement units, the number still represents 29,6 % of all economically active persons in Czechoslovakia.

The paper deals predominantly with 87 top hierarchy central places in Czechoslovakia and their commuting regions (labour pools). The relation between the number of job opportunities in a centre and within the radius of ideal commuting sphere is hypothetical. There is a qualitative distinction between a central place-hinterland relation (b_s) and the opposite relation hinterland-central place (a_s). From this point of view, the role of hinterland in the spatial balance of labour was most significant in Slovakia, while in Bohemia this role was less important, signaling a more advanced concentration of labour. Moravia was somewhere between the two "extremes".

Finally, much attention was paid to commuting within the system of central places on a case of two large administrative regions. In conclusion, the author suggests the modelling of this process representing in some centres the main integrating force.

Fig. 1 — Central place — hinterland relation (b_s) and relation hinterland — central place (b_s).

Fig. 2 — Proportion of commuting between central places to the number of job opportunities in centres of individual regions in North Bohemia. 1 — 2,5 %, 2-2,5 — 4,9 %, 3-5,0 — 9,9 %, 4-10,00 — 14,9 %, 5-15,0 — 19,9 %, 6-20,0 — 49,9 %, 7 — 50 % and more. Numbers marking central places correspond to the list of central places of the 1-st order.

Fig. 3 — The same may be applied in South Moravia.

(Pracoviště autora: Geografický ústav ČSAV, Mendlovo nám. 1, 662 82 Brno.)

Došlo do redakce 29. 3. 1988.