

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE
FAKULTA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
KATEDRA APLIKOVANÉ GEOINFORMATIKY A ÚZEMNÍHO
PLÁNOVÁNÍ

**Porovnání vyjížd'ky a dojížd'ky v zázemí Prahy mezi
Sčítáními lidu 2001 a 2011**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Vedoucí práce: Ing. Daniel Franke

Bakalant: Tereza Janouchová

Rok 2014

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE
Katedra aplikované geoinformatiky a územního
plánování
Fakulta životního prostředí

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Janouchová Tereza

Územní plánování

Název práce

Porovnání vyjížděky a dojížděky v zázemí Prahy mezi Sčítáním lidu 2001 a 2011

Anglický název

Comparison of commuting in the hinterland of Prague between the census in 2001 and 2011

Cíle práce

Cílem bakalářské práce je porovnání dojížděky do zaměstnání a škol na základě výsledků Sčítání lidu, domů a bytů v roce 2001 a v roce 2011. Jako sledované území je vybráno území hlavního města Prahy a Středočeského kraje. V tomto řešeném území dochází k největšímu počtu dojížděkových vztahů a umožňuje tak nejlépe ukázat rozdíly mezi jednotlivými sčítáními.

Metodika

Vedle nastudování literární rešerše bude metodika postavena na porovnání proudů dojížděky mezi Prahou a regionálními centry a na porovnání proudů dojížděky mezi regionálními centry navzájem. Porovnání bude provedeno mezi roky 2001 a 2011 z dat ČSÚ. Získané poznatky z dat budou zobrazeny v grafech a budou interpretovány v souvislostech územního rozvoje, který v daném území v posledních deseti letech nastal.

Harmonogram zpracování

červen 2013: zadání tématu bakalářské práce

červenec 2013: četba základních literárních zdrojů, sběr podkladů

leden 2014: pracovní verze obsahu bakalářské práce

březen 2014: pracovní verze bakalářské práce, finální úpravy

duben 2014: odevzdání bakalářské práce

Rozsah textové části

cca 40 stran + grafické přílohy

Klíčová slova

dojíždka, vyjíždka, SLDB, regionální centra

Doporučené zdroje informací

ČSÚ (2012): Komentář k předběžným výsledkům SLDB 2011 ve Středočeském kraji.

HUDEČKOVÁ H., LOŠŤÁK M., ŠEVČÍKOVÁ A. (2008): Regionalistika, regionální rozvoj a rozvoj venkova. Česká zemědělská univerzita, Praha, 13 s.

MARADA, M. et al. (2010): Doprava a geografická organizace společnosti v Česku. Praha. Česká geografická společnost, 2010.

PELTAN T., (2012): Suburbanizace a energetická náročnost dojíždky. Urbanismus a územní rozvoj, ročník XV – číslo 5/2012, 21 – 26 s.

ROUBÍČEK, V. (1997): Úvod do demografie. Praha: CODEX Bohemia, s. r. o. ISBN 80-85963-43-4.

ŠILHÁNKOVÁ, V. (2007): Teoretické přístupy k regionálnímu rozvoji. Pardubice: Univerzita Pardubice. ISBN 978-80-7395-019-4.

VESELÁ, J. (2001): Úvod do demografie - II. díl: Pohyb obyvatelstva - demografická dynamika. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2001. ISBN 80-7194-340-1.

Sčítání lidu, domů a bytů (2001). Český statistický úřad 2001
Sčítání lidu, domů a bytů (2011). Český statistický úřad 2011

Vedoucí práce

Franke Daniel, Ing., Ph.D.

Elektronicky schváleno dne 2.4.2014

Ing. Petra Šimová, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 3.4.2014

prof. Ing. Petr Sklenička, CSc.

Děkan fakulty

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracovala samostatně, pod vedením Ing. Daniela Frankeho, a že jsem uvedla všechny literární prameny, publikace a další zdroje informací, ze kterých jsem čerpala.

V Kladně dne 15. 4. 2014

.....

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala těm, kteří přispěli k vypracování této bakalářské práce. Děkuji Ing. Danielu Frankemu za cenné připomínky, odborné rady a podporu. Dále děkuji svým blízkým za podporu a pomoc, jak během mého dosavadního studia, tak v průběhu tvorby této práce.

V Kladně dne 15. 4. 2014

.....

Abstrakt

Bakalářská práce je zaměřena na analýzu a porovnání dojížděky a vyjížděky do zaměstnání a škol v České republice. Konkrétně porovnáním mezi roky 2001 a 2011 v rámci Středočeského kraje a Hlavního města Prahy. Ze Středočeského kraje jsou vybrány obce s rozšířenou působností. Mezi tyto obce patří Benešov, Beroun, Kladno, Kolín, Kutná Hora, Mělník, Mladá Boleslav, Nymburk, Praha – východ, Praha – západ, Příbram a Rakovník. Vstupními daty analýzy jsou údaje o dojížděce a vyjížděce za prací a do škol, které pochází ze Sčítání lidu, domů a bytů v roce 2001 a 2011. Jednotlivé rozdíly mezi roky budou graficky znázorněny. V závěru práce jsou zhodnoceny a shrnuty změny dojížděky a vyjížděky do zaměstnání a škol, které nastaly v uplynulých letech, dále kladné nebo záporné vlivy a dopady dojížděky na rozvoj území a v neposlední řadě i problematika suburbanizace.

Klíčová slova: dojížděka, vyjížděka, SLDB, regionální centra

Abstract

The Bachelor thesis is focused on analyzing and comparing the daily commute to work and school in Czech republic. Specifically - it is comparison between the year 2001 and 2011 in Central Bohemia and in Prague, the capital city. From the Central Bohemia are selected the areas with expanded provinces. These areas are Benešov, Beroun, Kladno, Kolín, Kutná Hora, Mělník, Mladá boleslav, Nymburk, east part of Prague, west part of Prague, Příbram and Rakovník. The initial data of the analysis are information about the daily commute to work and school, which are originated from the People, houses and apartments addition in the year 2001 and 2011. Single differences will be graphically represented. At the closing part of the thesis are evaluated and summarized changes of the commuting to work and school, which arrived in past years, and positives or negatives influences, further impacts of the commute in the development territory, and at last but not least even suburbanization issues.

Keywords: commuting, ride, census, regional centers

OBSAH

1. Úvod.....	8
1.1 Cíl práce.....	9
1.2 Metodika.....	9
2. Teoretické zázemí práce.....	10
2.1 Definice základních pojmů.....	10
2.1.1 Mobilita.....	10
2.1.2 Sčítání lidu, domů a bytů (SLDB).....	10
2.1.3 Dojíždka a vyjíždka.....	11
2.2 Dojíždka a vyjíždka do zaměstnání a škol.....	11
2.2.1 Vývoj dojíždky a vyjíždky.....	11
2.2.2 Dojíždka a vyjíždka v praxi.....	12
2.2.3 Dojíždka a vyjíždka v zahraničí.....	13
2.2.4. Co ovlivňuje dojíždku a vyjíždku.....	15
2.3 Suburbanizace.....	16
2.3.1 Suburbanizace a její dopady.....	16
2.3.2 Suburbanizace v Praze a na venkově.....	18
2.3.3 Suburbanizované území.....	19
2.4 Středočeský kraj a hlavní město Praha.....	21
2.4.1 Obecné informace o Středočeském kraji.....	21
2.4.2 Charakteristika hlavního města Prahy.....	22
2.4.3 Vztahy mezi Středočeským krajem a Prahou.....	24
3. Porovnání SLDB dojíždky a vyjíždky mezi roky 2001 a 2011.....	25
3.1 Metodika zpracování dat.....	25
3.2 Výsledky porovnání ukazatelů.....	34
4. Diskuze.....	51
5. Závěr.....	53
6. Přehled literatury a použitých zdrojů.....	55
7. Seznam příloh.....	58

1. Úvod

Téma, kterým se zabývá tato práce, je současná problematika vyjížďky a dojížďky a jejích ovlivňujících faktorů. Toto téma je pro mě zajímavé tím, že mám k dispozici pro srovnání výsledky sčítání lidu, domů a bytů a mohu tak názorně přiblížit konkrétní fakta. Tyto informace vychází ze statistik, které se konají v pravidelných časových intervalech. Z tohoto důvodu je mým cílem porovnat vztahy mezi Prahou a okolními okresy, konkrétně pak hodnoty mezi lety 2001 a 2011. Ze známých a veřejně dostupných zdrojů následně použít konkrétní informace či hodnoty a tyto podstatné informace seskupit v jeden přehledný a výstižný celek. Pozitivem této práce je detailní charakteristika rozdílů statistických hodnot v obou porovnávaných letech. Tento rozdíl Vám přiblížím i v grafické podobě pro lepší orientaci.

Vzhledem k tomu, že jsem sama obyvatelkou menšího města Středočeského kraje ležícího nedaleko hlavního města Prahy, mám reálnou možnost názorně sledovat vztahy mezi velkými středočeskými městy a jejich zázemím, a proto je i součástí mého cíle začlenit části svých subjektivních poznatků a názorů do této práce.

Problematikou, kterou zde charakterizuji, se zabývá celá řada publikací a autorů, kteří pouze poukazují na některé jevy s ní spojené, avšak nepřináší konkrétní návrhy na nápravu či řešení některých vybraných otázek. Jedná se o poměrně podstatné a rozsáhlé téma, které svými navazujícími faktory, ovlivňuje život dnešní moderní společnosti.

1.1 Cíl práce

Cílem mé bakalářské práce je porovnání dojížděky do zaměstnání a škol na základě výsledků sčítání lidu, domů a bytů v roce 2001 a 2011. Jako sledované území je vybráno území hlavního města Prahy a Středočeského kraje. V tomto řešeném území dochází k největšímu počtu dojížděkových vztahů a umožňuje tak nejlépe ukázat rozdíly mezi jednotlivým sčítáním.

1.2 Metodika

Vedle nastudování literární rešerše bude metodika postavená na porovnání proudů dojížděky a vyjížděky mezi Prahou a regionálními centry a mezi regionálními centry navzájem v první úrovni. Tato úroveň je jako nejvyšší z hlediska dosažitelnosti dat. Vzhledem k nejasné dostupnosti dat ze strany ČSÚ budu porovnávat nižší úroveň, dojížděku a vyjížděku mezi obcemi navzájem, kterou mohu reprezentovat. Toto je dostupné za rok 2001 a v tuto chvíli není jasné, zda data budou dostupná i v době řešení bakalářské práce pro rok 2011. Budou sledovány následující hodnoty, které vychází z metodiky ČSÚ a vyskytující se jak ve sčítání pro rok 2001, tak i pro rok 2011. Výsledky porovnání budou zobrazeny a porovnány v tabulkovém editoru Excel a graficky znázorněny též pomocí editoru Excel.

Všechny tabulky jsem navrhla a zpracovala tak, aby byly vidět jednotlivé porovnávané hodnoty jak pro rok 2001, tak pro rok 2011. Některé hodnoty jako například celkový počet vyjíždějících osob mužů a žen nebyli ze strany ČSÚ pro rok 2001 známy, tudíž byly dopočítány. Z uváděných tabulek jsem graficky znázornila ty hodnoty, kde byly vidět největší změny v porovnávaných letech.

2. Teoretické zázemí práce

V této části druhé kapitoly se zaměřím na definici základních pojmů a jejich vztah na územní rozvoj. Popíši a jednoduše charakterizuji některé vybrané pojmy, které se týkají daného oboru.

2.1 Definice základních pojmů

2.1.1 Mobilita

Mobilita, jinak také můžeme nazývat hybnost, je obecným pojmem při nauce prostorových pohybů. Jsou v ní zahrnuty všechny druhy pohybů včetně přechodných pohybů, pohybů s nejrůznějším účelem či nejrůznější periodicitou. A také pohyby v různých vzdálenostech nebo směrech (Hudečková a kol. 2008).

Mobilitu můžeme sledovat ve více oborech např. mobilitu geografickou, sociální či profesionální (Hudečková a kol. 2008).

2.1.2 Sčítání lidu, domů a bytů (SLDB)

Zkratka SLDB znamená, sčítání lidu, domů a bytů. Je to proces, při kterém se získávají údaje o jednotlivých příslušnících obyvatelstva zpravidla jednou za 10 let. V mém případě se budu zabývat sčítáním lidu, domů a bytů z hlediska dojížděky a vyjížděky za prací a do škol (ČSÚ, 2013).

Z obecného pohledu SLDB udává kompletní údaje o celkovém rozsahu dojížděky a vyjížděky, o charakteru dopravy do škol a v neposlední řadě o směrové orientaci dojížděky jako takové. Tyto informace dávají část podkladu pro vznik budoucích specializovaných studií (ČSÚ - Krajská správa ČSÚ v Pardubicích, 2005).

2.1.3 Vyjíždka a dojíždka

Obecná klasifikace pojmu dojíždka se dá uvést jako pravidelné jízdy v součtu nebo v průměru mezi bydlištěm a pracovištěm, vztažené k ohraničenému území. Analogicky „vyjíždkou“ by se mýnil počet vyjíždějících ze sídla za prací do blízkého i vzdáleného okolí (Stavební komunita, 2012).

Podle definice Českého statistického úřadu je vyjíždka a dojíždka definována jako osoby vyjíždějící do zaměstnání či školy, jejichž místo pracoviště nebo školy je na jiné adrese, než je jejich místo obvyklého pobytu (ČSÚ, 2013).

2.2 Vyjíždka a dojíždka do zaměstnání a škol

V následující části druhé kapitoly práce popíši problematiku a názvosloví vyjíždky a dojíždky a ostatních faktorů, které s ní přímo i nepřímo souvisí. Následující informace jsem čerpala ze širokého spektra zdrojů, které se daným tématem zabývají či ho jinak prezentují.

2.2.1 Vývoj vyjíždky a dojíždky

Počátek měření a zajišťování údajů o dojíždce za prací a do škol je datován již od roku 1961, kdy proběhlo první sčítání lidu, domů a bytů. I přes toto však není zcela možné porovnávat údaje o meziobecní dojíždce v delším časovém úseku, neboť docházelo k územním změnám a také k nemožnosti přepočítávání počtů vyjíždějících s ohledem na dnešní územní strukturu. V 60. a 70. letech byl patrný jev sjednocování obcí, čímž se administrativně snižoval stav ekonomicky aktivních vyjíždějících. Následně oproti tomu pak v letech 80. a 90. byla zase tendence obce dělit se na více samostatných jednotek, což vedlo k vyššímu nárůstu hodnot vyjíždějících za prací mimo obec trvalého pobytu (ČSÚ – Krajská správa ČSÚ pro Středočeský kraj, 2005).

2.2.2 Vyjíždka a dojíždka v praxi

Vyjíždka a dojíždka, jak bylo již uvedeno, zachycuje osoby, které vyjíždí či dojíždí do škol nebo zaměstnání, a to takové osoby, které mají místo školy či pracoviště mimo místo svého obvyklého pobytu. Vyjíždějící a dojíždějící v působnosti obce jsou osoby, které splňují podmínku pro vyjíždku za předpokladu, že místo pracoviště či školy je v totožné popřípadě v jiné základní sídelní jednotce obce obvyklého pobytu (ČSÚ, 2013).

Podle ČSÚ (2013) vyjíždějící osoby mimo obec jsou osoby s různou obcí pracoviště (školy) a místa obvyklého pobytu. Sto procent hodnot vyjíždějících mimo obec obsahuje i osoby s nezjištěnou obcí školy nebo pracoviště, za předpokladu, že uvedly okres, ve kterém studují či pracují a tento okres se neshoduje s okresem místa obvyklého pobytu.

V menších obcích je jen velmi málo zastoupena vyjíždka uvnitř obce. Obecně by se dalo říci, že čím větší obec, tím se podíl postupně zvyšuje, přičemž polovina hodnoty všech vyjíždějících se zpravidla přesáhne až u obcí nad 5 tisíc obyvatel. Obrácená závislost je u vyjíždky na delší vzdálenosti, především však v rámci okresu. V podstatě je to možné popsat tak, že čím je velikost obce větší, tím je nižší zastoupení vyjíždky v okrese (ČSÚ, 2004).

Veškeré informace a hodnoty o vyjíždce a dojíždce vychází ze Sčítání lidu, domů a bytů (SLDB), které se realizuje pravidelně a vždy v rozmezí deseti let a jeho výsledné hodnoty představují široký soubor informací a údajů o obyvatelstvu, domech, bytech a domácnostech. Tyto informace je možné získat pouze přímým šetřením a to vždy konkrétně a jednotlivě v místech bydliště obyvatelstva (Útvar koncepce a rozvoje města Plzně, 2013).

O problematiku dojíždky se nezajímají jen statistiky v České republice, ale i v ostatních zemích Evropy. Tímto tématem se bude zabývat následující část kapitoly.

2.2.3 Vyjíždka a dojíždka v zahraničí

Stejně jako tomu je v rámci České republiky, tak i ostatní státy Evropské unie, vedou statistiky dojíždky na svém území.

Ve všech členských státech EU jsou zpracovávány statistiky, ze kterých plynou hodnoty četnosti dopravy, rozdělené dle charakteru dopravy. V následující tabulce je patrná obecná hybnost (doprava vlastní - automobilem, doprava autobusem a doprava železniční) dle jednotlivých let (Eurofond, 2009).

Countries	1990	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	2003	Countries
AT	10	11	11	11	11	11	11	11	13	AT
BE	10	10	10	11	11	11	11	11	13	BE
CZ									8	CZ
DK	13	14	14	14	15	15	16	14	14	DK
EE									9	EE
FI	13	12	12	12	12	12	12	13	14	FI
FR	12	13	13	13	13	13	13	14	14	FR
DE	10	11	11	10	11	11	11	11	12	DE
EL	7	7	7	7	8	8	8	9	8	EL
HU									7	HU
IE	12	12	13	13	14	14	14			IE
IT	12	13	13	13	13	13	13	14	15	IT
LV									6	LV
LT									6	LT
LU	12	13	13	13	13	13	13	13	16	LU
NL	11	11	11	11	11	11	12	11	10	NL
PL									6	PL
PT	8	9	10	11	12	12	13			PT
SK									7	SK
SI									9	SI
ES	9	9	9	10	10	10	10	11	10	ES
SE	12	12	12	11	12	12	12	13	13	SE
UK	12	12	12	12	12	12	12	12	13	UK
EU-15	11	11	11	11	12	12	12	12		EU-15

Tab. č. 1: Hodnoty hybnosti obyvatel v jednotlivých členských zemích EU; zdroj: Eurofond

Země:

AT: Rakousko
 BE: Belgie
 CZ: Česká rep.
 DK: Dánsko
 EE: Estonsko
 FI: Finsko
 FR: Francie
 DE: Německo
 EL: Řecko
 HU: Maďarsko

IE: Irsko
 IT: Itálie
 LV: Litva
 LT: Lichtenšt.
 LU: Lucembur.
 NL: Holandsko
 PL: Polsko
 PT: Portugal.
 SK: Slove. rep.
 SI: Slovinsko

ES : Španělsko
 SE : Švédsko
 UK : Velká Británie
 EU-15 : původní členské státy
 (období před rokem 2004)

Průzkumy dojížděky v evropských zemích dále přináší i hodnoty celé řady způsobů dopravy, mezi nejčastější se řadí vlastní doprava, tedy doprava automobilem, následně pak doprava železniční, letecká či námořní (Eurostat, 2013).

Mezi roky 2001 a 2011 došlo u mnoha členských států EU k nárůstu používání vlastní dopravy osobním automobilem. Tento nárůst je patrný převážně u zemí spíše východního bloku, jmenovitě Bulharska, Polska, Estonska a Rumunska, dále pak v jižních oblastech jako v Řecku nebo Turecku. Opačný trend je zřejmý u více vyspělých zemí např. Lucemburska, Belgie či Švýcarska (Eurostat, 2013).

Dalším jevem většiny členských států je vyšší míra cestování u mužů oproti cestování u žen. Tento trend je vyšší u mladších osob a zvyšování věkové hranice postupně klesá. Toto platí i v případě délky strávené dojížděním. V Maďarsku a Estonsku je patrná nejmenší míra času stráveného dojížděním (European communities, 2004).

Ve více rozvinutých destinacích jakými jsou Německo, Francie či Velká Británie je v posledních letech čím dál více používána letecká i železniční doprava. Statistiky v počtu vypravených letů z významných evropských letišť mají meziročně stoupající trend. Zároveň v zemích, které vlastní přímořské oblasti, je i značně rozšířena lodní doprava, která je využívána jak pro nákladní dopravu, tak i pro přepravu osob (European communities, 2004).

2.2.4. Co ovlivňuje vyjížďku a dojížďku

Jedním z hlavních faktorů, který je značně spojen s vyjížďkou a dojížďkou, je suburbanizace.

Sýkora (2003) uvádí, že vlivem suburbanizace může docházet k protisměrnosti dojížďky, což se projevuje tak, že za prací do centra obce dojíždí ze suburbí pracovníci, s vyšší mírou odbornosti a kvalifikace, kdežto oproti tomu některé obory v zázemí disponují pracovníky s nižší mírou kvalifikace. Tito pracovníci si zpravidla nemohou bydlení v těchto lokalitách z finančních důvodů dovolit.

Dojde-li však ke změně trvalého bydliště, jedná se o převážně nevratná přemístění, která lze popsat jako jednorázová. Tato přemístění lze popsat také jako migrační pohyby. Jistým opakem je každodenní dojížďka, kterou lze charakterizovat jako bohaté spektrum kyvadlových pohybů za prací. Tento způsob pohybu je v podstatě jedním z nejrozšířenějších a nejčastěji používaných. Tvoří více jak 60% z celkového počtu pohybů u dojíždějících starších 15 - ti let (ČSÚ – krajská správa ČSÚ v Pardubicích, 2005).

V souvislosti s tím však ovlivňuje dojížďku i regionální nabídka atraktivních pracovních pozic, kdy jsou dojíždějící ochotni více dojíždět na tato místa. Zároveň dochází k ovlivňování dojížďky i u opačné situace, tedy při ztrátě pracovní pozice v dané lokalitě (ČSÚ, 2004).

Celkově však vyjížďku a dojížďku ovlivňuje i celá řada ostatních faktorů. Jak jsem již uvedla, jedním z nich je suburbanizace, kterou vám lépe přiblížím v následující kapitole.

2.3 Suburbanizace

V této kapitole bude obecně popsán pojem suburbanizace. Dále její charakteristiky, jak samotná suburbanizace vzniká a dopady, které ovlivňuje suburbanizace, jak kladné, tak záporné. Poté konkrétně jak je to se suburbanizací v Hl. m. Praze a opačně na venkově.

Obecně charakteristickým jevem suburbanizace je zvyšování množství obyvatel měst v jejich příměstských zónách, spojený s migrací těchto obyvatel z venkovských lokalit (Deník veřejné správy, 2000).

Současně má suburbanizace dvě základní stránky. Její první stránkou je koncentrace obyvatel do měst a druhou je šíření městského žití na venkov. Suburbanizované území tedy znamená část venkova s městským způsobem života ve městě. Toto území by mělo být součástí městských území, ale zároveň by mělo být vymezeno jako speciální typ venkova (Sborník ze semináře AUÚP, 2009).

Suburbanizace znázorňuje základní etapu prostorového rozšiřování měst a v současné době ji můžeme klasifikovat, jako nejpodstatnější akt rozvoje měst a to především v drtivé většině zemí z bývalého socialistického bloku (Ouředníček a kol. 2007).

2.3.1 Suburbanizace a její dopady

Peltan (2012) uvádí, že je možné suburbanizaci označit jako jakýsi fenomén, který má zásadní dopady na široké spektrum celé populace. V České republice je v současné době suburbanizaci věnována nemalá pozornost, neboť jde o jeden z nejpodstatnějších procesů, ke kterému v rozvoji území dochází.

Vlivy suburbanizace jsou podstatně sledovány a řešeny nejen na území České republiky, ale dlouhodobě se jí zabývá drtivá většina všech vyspělých zemí. Hledají se cesty a způsoby, jak její negativní dopady například na dopravu či ekologii snížit, o co největší míru (Deník veřejné správy, 2000). Hlavním projevem suburbanizace je nová výstavba většího rozsahu ve venkovských obcích (Sborník ze semináře AUÚP, 2009).

Podle Ouředníčka (2008) v současné době suburbanizací jako takovou vznikají nové „areály“ jinak označované jako satelitní městečka (suburbia), ale také nákupní nebo průmyslové zóny. Tyto typy je možné rozdělit do dvou základních kategorií, a to dle jejich charakteru, buď na residenční, kde se jedná o výstavbu bydlení přesouvajícího se z centrální části města na periferii, nebo na komerční, kde se jedná o výstavbu průmyslových areálů či center.

Značná část se rozvíjí polycentrickým způsobem. Jsou patrná vysoce hustě obydlená jádra, která jsou fyzicky ne zcela začleněná, ale ekonomicky plně integrovaná (OECD, 2013).

Příčinou všech problémů je nízká úroveň hustoty osídlení, která má za důsledek ztrátu městskosti, jinými slovy, ztrátu základních činitelů typických pro žití ve městě. Přitom právě samotná snaha o rozvoj městské zástavby, a tedy vzniku prostoru pro pohodlný a bohatší život, vedla k počátku vzniku jevu jakým je suburbanizace (Nalezno.cz, 2009).

Již zpracovaná a vyhodnocená obecná analýza poukazuje na fakt, že v oblastech, kde probíhá největší suburbánní výstavba, je také patrná nejvyšší míra potřebnosti energie pro vyjížděku do zaměstnání (Peltan, 2012).

„Jinými slovy je suburbanizace výrazně selektivní proces, a to jak z hlediska sociálního, tak prostorového.“ (Ouředníček, 2006).

Dle Ouředníčka (2006) mezi podstatné faktory určující podmínky suburbánního rozvoje patří infrastrukturová vybavenost dané lokality či především dopravní poloha. Suburbanizace byla vždy značně propojena s dopravou a jejich provázání bylo oboustranné. Zvýšení množství využívání osobního automobilu více zjednodušilo cestu k bydlení v přilehlém okolí města a tím umocnilo i hodnotu dojížděky do zaměstnání do centra obce.

Obecně vzato podstatné změny v migraci obyvatelstva ve velkých aglomeracích, je možné zaznamenat již od počátku 90. let. Tento jev byl následně v dalších letech postupně vystřídán postupným poklesem množství trvale bydlícího obyvatelstva (Ouředníček, 2001).

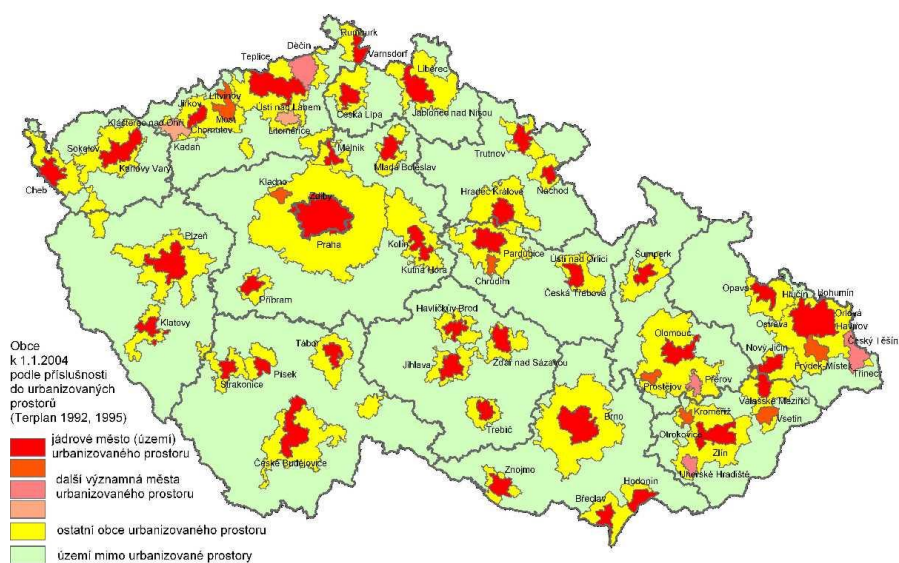
2.3.2 Suburbanizace v Praze a na venkově

Například v Praze, přivádí suburbanizace celou řadu jak kladných, tak záporných dopadů v oblasti sociálního a fyzického klimatu města a v neposlední řadě i jeho zázemí (Ouředníček a Urbánková, 2006).

Problém suburbanizace v Praze je viditelný jednak jako vnější suburbanizace mimo území Hl. m. Prahy, ale zároveň současně jako vnitřní suburbanizace, což je možné popsat jako maximální snahu o extenzivní rozvoj městských částí, v lokalitách přímo souvisejících s hranicí území města (Sborník ze semináře AÚÚP, 2009).

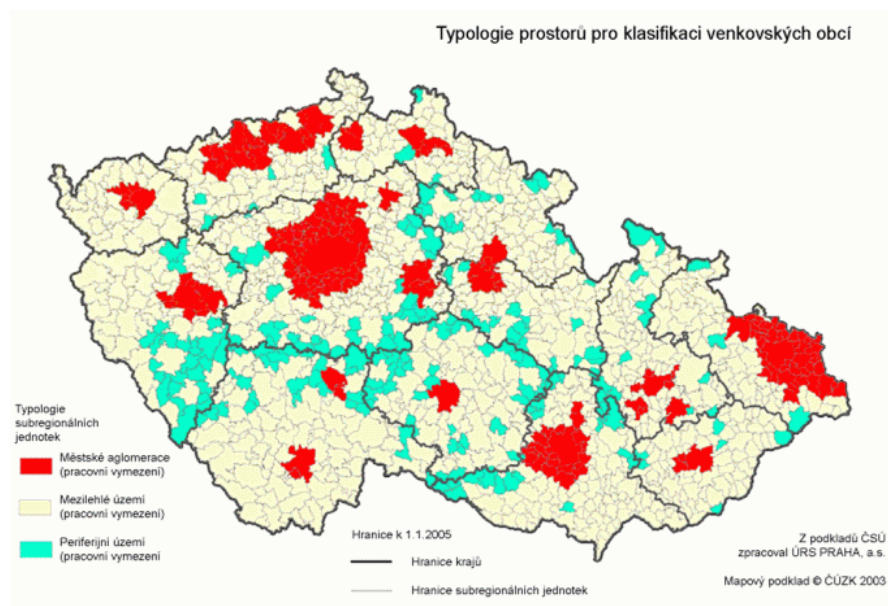
Zřejmý je především značný rozdíl v nárůstech obyvatel a současně s tím, i velmi malá intenzita růstu bytové výstavby v obcích na okrajových částech například severních a středních Čech. Předpoklad je, že tato oblast se v minulosti vylidňovala ku prospěchu Hl. m. Prahy. Lidé však svá původní obydlí neprodávali, ale užívali je k účelu chalupaření a v současné době se tam vracejí zpět, neboť je to umožněno dobrou dopravní polohou tohoto území (Sborník ze semináře AÚÚP, 2009).

Pro názorné přiblížení uvedu dva kartogramy (kartogram – je tématická mapa, zachycující barvou či rastrem počet daných jevů). Ty obsahují suburbanizaci do rozsáhlejší souvislosti. První z kartogramů poukazuje na městské a venkovské místo. Tímto místem je myšleno urbanizované místo a přímé okolí mimo něj (Sborník ze semináře AÚÚP, 2009).



Obr. č. 1: Vymezení venkovského prostoru; zdroj: Deník veřejné správy, 2009

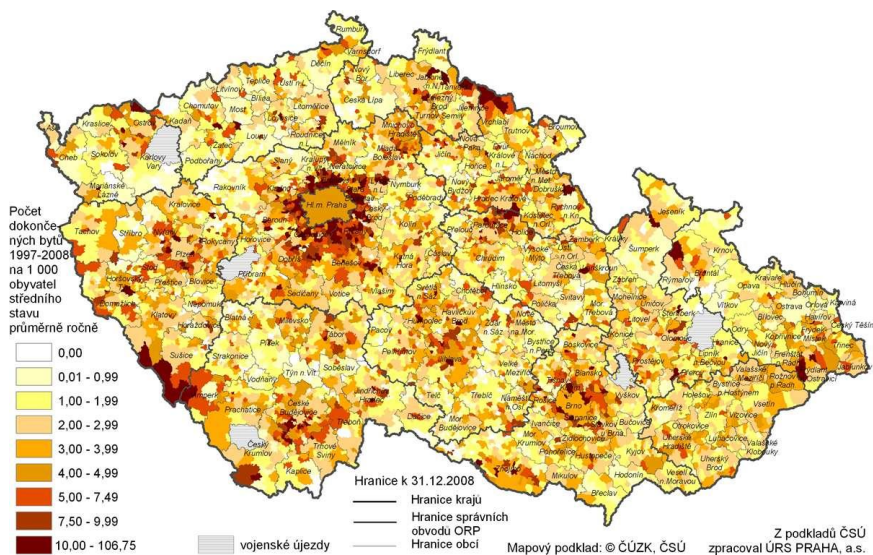
Druhý z kartogramů vznikl pro značnou potřebu programu na pomoc rozvoje zemědělství a venkova v roce 2005. Jeho významnost a důležitost je v tom, že obsahuje prostorový obrazec o dělení venkova na několik typů, konkrétně na příměstský, mezilehlý a periferní. Suburbanizace je patrná hlavně v příměstském venkově (Sborník ze semináře AUÚP,2009).



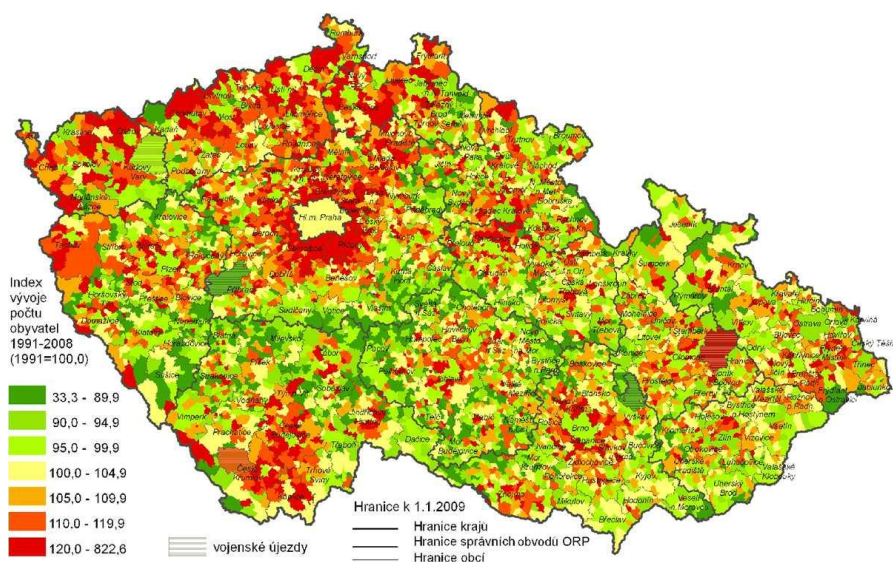
Obr. č. 2: Typologie prostorů pro klasifikaci venkovských obcí; zdroj: Sborník ze semináře AUÚP,2009

2.3.3 Suburbanizované území

V současné době zjevně neexistuje přesně vystihující vymezení suburbanizovaných území. Pro danou skupinu je zcela legitimní použít např. bilanční vymezení, kde v případě měst Brna či Prahy, se používají příměstské okresy či příměstské správní obvody ORP (obce s rozšířenou působností), u ostatních krajských nebo jiných měst, se užívají okresy popřípadě správní obvody ORP bez krajského města. Pro konkrétně uvedené vymezení území by bylo v první řadě nezbytné pracovat s konkrétním vymezením jednotlivých obcí (předpokládejme i katastrálních území). Překážkou je však nejednotvárnost a nesoudržnost takového území. Zároveň i rozporuplnost v začlenění několika obcí, ale hlavně viditelná neukončenost tohoto procesu. Vzhledem k této skutečnosti jsou nyní uvedeny dva kartogramy (*kartogram 3 a 4*) specifikující dvě nejpřednější kritéria ukazující předpoklad velikosti suburbanizovaného území v přímém sousedství velkých měst (Sborník ze semináře AUÚP, 2009).



Obr. č. 3: Intenzita bytové výstavby 1997 – 2008 podle obcí ve správních obvodech ORP; zdroj: Deník veřejné správy, 2009



Obr. č. 4: Index vývoje počtu obyvatel 1991 – 2008 podle obcí ve správních obvodech ORP; zdroj: Deník veřejné správy, 2009

Shrnutí

Z výše uvedených hodnot vyplývá, že situace suburbanizace je patrná ve všech regionech České republiky, někde ve vyšší míře, jinde zase v nižší. Celkem podstatné hodnoty dosahuje v mnou popisovaných územích Prahy a Středočeského kraje, neboť se jedná o jeden z nejvíce zalidněných, průmyslově a ekonomicky nejrozvinutějších území. Sledovaným územím je zázemí města, které neovlivňuje pouze malé území kolem, ale téměř celý Středočeský kraj.

2.4 Středočeský kraj a hlavní město Praha

V této kapitole budou zahrnuty obecné informace a charakteristiky Středočeského kraje a hlavního města Prahy, tedy hodnoty a parametry území, které budu prioritně popisovat.

2.4.1 Obecné informace o Středočeském kraji

Středočeský kraj tvoří pomyslný střed území Čech. Svoji rozlohou obklopuje hlavní město Prahu a současně ho obklopuje i dalších sedm krajů. Vzhledem ke své velikosti, počtu obcí a počtu obyvatel, se stává jedním z největších krajů České republiky. Přesněji zabírá 14% jejího celého území. Kraj se rozděluje na 12 okresů a na 26 celků s rozšířenou působností. Nejrozsáhlejší svoji rozlohou je Příbram s 8% rozlohy celého Středočeského kraje, oproti tomu nejmenší rozlohu tvoří Neratovice s 1% rozlohy Středočeského kraje (Středočeský kraj, 2008).



Obr. č. 5: Mapa ČR a rozdělení podle krajů; zdroj: ČSÚ, 2013

Dle ČSÚ (2011) se Středočeský kraj v roce 2010 stal mezi kraji jako nejvyšším s celkovým počtem obyvatel. Snížil se počet přistěhovalých z jiných států a vévodí tak stěhování z jiných oblastí České republiky, v první řadě z hlavního města Prahy.

Středočeský kraj, jakožto jediný z krajů, nemá na svém území krajský úřad, ten se nachází v hlavním městě Praze se sídlem ve Zborovské ul. 11, v Praze 5 – Smíchov.

Rozloha	11 016 km ²
Počet obyvatel	1 137 038 (k 31. 3. 2004)
Hustota osídlení	102 obyvatel na km ²
Počet obcí	1 146

Tab. č. 2: Parametry Středočeského kraje; zdroj: Asociace krajů České republiky, 2013

2.4.2 Charakteristika hlavního města Prahy

Praha je hlavním městem České republiky. Její předností je fakt, že tvoří jakési centrum vzdělávání, ekonomiky, kultury, politiky a mezinárodních vztahů. Zároveň se Praha, v rámci Evropské unie, řadí mezi vyspělé regiony (ČSÚ – Krajská správa ČSÚ v hl. m. Praze, 2012).

Hlavní město Praha je vedeno a spravováno orgány, konkrétně Zastupitelstvem Hl. města Prahy, radou města a Magistrátem Hl. města Prahy. Od roku 2001 je Praha dělena na 22 správních obvodů, z hlediska samosprávy se skládá z 57 nezávislých městských částí se samostatně volenými orgány. Tyto městské části nepůsobí zcela stejnorodě. Je zde několik městských částí s vyhrazeným charakterem městského centra či naopak jsou zde i městské části příměstského charakteru. Jejich rozdílnost je nejvíce patrná ve stupni urbanizace, hustotě zalidnění, kvalitě technické infrastruktury a v neposlední řadě i v sociálně ekonomických podmínkách pro život obyvatel (ČSÚ – Krajská správa ČSÚ v hl. m. Praze, 2012).



Obr. č. 6: Mapa hlavního města Prahy; zdroj: Apartment – Prague.net

Hlavní město Praha, jakožto největší město České republiky, má rozlohu 496 km². To představuje jen 0,6% území celé republiky. K datu 31. 12. 2011 je počet obyvatel 1 241 664. Toto číslo představuje necelých 12% obyvatel státu. Praha je první mezi městy ČR ve velikosti struktury osídlení, přičemž jí následuje druhé největší město Brno, které představuje jednu třetinu její populační velikosti. V roce 2010 předstihl Prahu, coby v počtu obyvatel, Středočeský kraj, a tím přišla Praha o své pomyslné prvenství v této oblasti nejlidnatějšího kraje. (ČSÚ – Krajská správa ČSÚ v hl. m. Praze, 2012).

Nynější velikost rozlohy města je důsledkem přirozeného historického vývoje a zároveň také dlouhodobého územního růstu. Postupem času vznikla samostatná města pražská jako: Staré Město, Malá Strana, Nové Město a Hradčany. Za doby vlády Josefa II. V roce 1784, byla čtyři samostatná města pražská sjednocena v jedno město Prahu. Následným připojováním byla dále spolčena další čtyři města (Josefov, Vyšehrad, Holešovice – Bubny a Libeň. Dle zákona ze dne 6. 2. 1920 byla vytvořena Velká Praha, když bylo s Prahou spolčeno dalších 39 okolních obcí. K následnému územnímu nárůstu pak docházelo postupně v letech 1960, 1968 (připojeno bylo 21 obcí Středočeského kraje), 1970 a konečně 1974, kdy bylo k Praze spolčeno dalších 30 obcí Středočeského kraje. Od tohoto roku již nedošlo v Praze k žádným jiným dalším územním změnám (ČSÚ – Krajská správa ČSÚ v hl. m. Praze, 2012).

2.4.3 Vztahy mezi Středočeským krajem a Prahou

Praha má těsné vazby k sousednímu Středočeskému kraji, zejména k území přiléhajících obcí s rozšířenou působností (ORP). Přímé okolí Prahy je možné klasifikovat jako rozvojovou oblast Prahy, zahrnující Hl. m. Prahu a území správních obvodů ORP, kterými jsou okresy a lokality jako Benešov, Beroun, Brandýs n. Labem – Stará Boleslav, Černošice, Český Brod, Dobříš, Kladno, Kralupy n. Vltavou, Lysá n. Labem, Mělník, Neratovice, Říčany a Slaný (Územně analytické podklady, 2012).

Zároveň je Praha pro okolní region znatelným zdrojem pracovních možností s bezkonkurenčně kladným vlivem na kupní sílu středočeských obyvatel, přičemž současně se nezanedbatelná část Středočeského kraje, která přímo sousedí s okrajovými lokalitami Prahy stala a v budoucnu i nadále bude stávat místem nepolevujícího podnikatelského rozvoje (Územně analytické podklady, 2012).

Podíváme-li se na to z jiného úhlu pohledu, tak Praha a Středočeský kraj, či alespoň jeho část, spolu vytváří strategicky propojenou jednotku, jejímž prioritním nositelem jsou obyčejní lidé žijící v tomto území. Jsou to občané, kteří do lokality dojíždějí, stěhují se, rozmnožují se, či pracují v ní (CSÚ – Krajská správa CSÚ v hl. m. Praze, 2009).

Z tohoto jevu je však současně patrné, že četnost procesů probíhajících mezi Prahou a Středočeským krajem je rozdílná v závislosti se vzdáleností od Prahy. Jinými slovy by se dalo říci, čím blíže Praze, tím je např. migrace a pracovní dojízdka citelnější, a naopak čím dále od Prahy, tím tato citelnost a tedy i množství dojízdky klesá a zaměřuje se spíše na tamější menší regionální centra (CSÚ – Krajská správa CSÚ v hl. m. Praze, 2009).

Důsledkem narůstajícího osidlování okrajových lokalit Prahy, převážně občany Středočeského kraje a narůstajícího množství dopravy, bylo nezbytné, postupné vytváření nových příměstských linek, zaváděných do systému hromadné dopravy. Vznikl tak systém tzv. pražské integrované dopravy (PID). Jedná se o systém hromadné dopravy, který obsahuje nejen linky provozované Dopravním podnikem Hl. m. Prahy, ale současně i linky spravované jinými dopravci, jako jsou České dráhy a jiní soukromí autobusoví dopravci (CSÚ – Krajská správa CSÚ v hl. m. Praze, 2009).

3. Porovnání SLDB vyjížděky a dojížděky mezi roky 2001 a 2011

V této kapitole názorně uvádím postup zpracování jednotlivých dat, dále řadu sledovaných parametrů vyjížděky a dojížděky a na závěr grafické zobrazení hodnot a rozdílů v SLDB vyjížděky a dojížděky v porovnávaných letech 2001 a 2011. Každý níže uvedený graf vychází z jednotlivých tabulek, které jsou obsaženy v kapitole číslo sedm, tedy v seznamu příloh.

3.1 Metodika zpracování dat

Jednotlivé hodnoty z tabulek jsem čerpala z údajů ČSÚ 2003 a z CSU 2013, které jsem sjednotila do jedné tabulky pro lepší přehlednost sledovaných údajů. Mým sledovaným územím, je nejen zázemí města, tedy hlavní město Praha, ale také celé území Středočeského kraje, jímž ho Praha ovlivňuje. Některé hodnoty jsem dále vypočítala, jelikož nebyly ze strany ČSÚ pro rok 2001 patrné. Z tabulek jsem vyčetla ty nejpodstatnější změny, co se týče dojížděky a vyjížděky mezi jednotlivými léty a graficky zobrazila hodnoty a rozdíly dojížděky a vyjížděky v porovnávaných letech 2001 a 2011. Tato faktická část práce je doplněna o teoretické zázemí. V rámci práce jsou sledovány následující ukazatele dojížděky a vyjížděky:

1) Směrové proudy vyjížděky (dojížděky) obyvatelstva vyjíždějícího (dojíždějícího) z obce obvyklého pobytu do obce zaměstnání nebo školy, počty osob v proudech vyjížděky (dojížděky) a podle krajů a okresů

Sledovaný ukazatel popisuje celkové počty osob a proudů v letech 2001 a 2011 dojíždějících a vyjíždějících z místa (obce) obvyklého pobytu do místa (obce) zaměstnání nebo školy. Zároveň uvádí dojížděku a vyjížděku do a z České republiky. Výsledky vychází z tabulky ČSÚ 701. Porovnávám pouze celkové počty vyjíždějících a dojíždějících osob. Na následujícím obr. č. 7 je zobrazen detail porovnávaných hodnot.

1)										
Směrové proudy vyjíždky (dojíždky) obyvatelstva vyjíždějícího (dojíždějícího) z obce obvyklého pobytu do obce zaměstnání nebo školy, p vyjíždky (dojíždky) a podle krajů a okresů										
Celkem proudů vyjíždějících:					Celkem proudů dojíždějících:					
Kraj a okres vyjíždky	Počet proudů:		Počet osob abs.:		Počet osob v %:		Počet proudů:		Počet osob abs.:	
	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011
Ceská republika	211 758	178 171	2 311 784	1 551 918	100	100	211 758	165 347	2 311 784	1 508 711
Středočeský kraj	34 860	31 367	367 493	281 688	100	100	37 556	31 426	277 838	171 121
Hl. město Praha	1 901	1 451	32 251	28 955	100	100	5 564	5 351	217 686	199 360
Benešov	3 347	2 811	30 087	19 392	100	100	3 012	2 018	23 516	11 677
Beroun	2 717	2 280	28 188	19 527	100	100	2 731	2 138	22 530	12 671
Kladno	3 152	2 748	44 728	31 113	100	100	3 042	2 427	28 385	16 623
Kolín	3 308	2 580	31 005	19 298	100	100	2 792	2 368	22 610	14 501

Obr. č. 7: Detail hodnot porovnávaných v grafech z tabulky č. 1; vlastní grafické zpracování

2) Vyjíždějící a dojíždějící do zaměstnání a školy podle času stráveného dojížděnou a podle krajů a okresů

Sledovaný ukazatel vyhodnocuje rozdíly mezi sledovanými obdobími, tedy rokem 2001 a 2011, v čase stráveném dojížděnou a vyjížděnou do zaměstnání a škol mezi jednotlivými okresy Středočeského kraje a Prahy. Uvedené hodnoty jsou uváděny v minutách. Výsledky vychází z tabulky CSÚ 702. Porovnávám pouze čas (v minutách) strávený dojížděnou do okresu konkrétně zaměstnaných osob a žáků a čas (v minutách) strávený vyjížděnou z okresu u zaměstnaných osob a žáků. Na následujícím obr. č. 8 je zobrazen detail porovnávaných hodnot.

2)																
Vyjíždějící a dojíždějící do zaměstnání a školy podle času stráveného dojížděnou a podle krajů a okresů																
Kraj a okres dojíždky, vyjíždky	Zaměstnané osoby podle času stráveného dojížděnou (v minutách)								Žáci, studenti, uční podle času stráveného dojížděnou (v minutách)							
	Dojíždějící v rámci obce		Dojíždějící mezi obcemi okresu		Dojíždějící do okresu		Vyjíždějící z okresu		Dojíždějící v rámci obce		Dojíždějící mezi obcemi okresu		Dojíždějící do okresu		Vyjíždějící z okresu	
	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011
Ceská republika	2 415 123	924 948	1 066 899	596 686	635 205	503 242	659 978	540 490	1 097 511	354 218	339 577	184 834	273 321	236 849	281 271	244 900
Středočeský kraj	181 038	57 680	142 324	78 688	70 678	58 423	137 340	135 010	86 784	26 416	48 123	26 689	17 382	10 269	41 925	43 497
Hl. město Praha	484 152	250 277	-	-	163 108	142 617	29 415	24 291	174 989	82 806	-	-	54 578	56 743	8 127	5 683
Benešov	16 843	4 456	13 630	6 533	3 877	2 023	8 664	7 774	7 701	2 056	5 042	2 579	1 000	584	2 972	2 666
Beroun	9 801	2 956	13 943	7 266	3 388	2 844	8 097	7 986	5 373	1 568	4 188	2 192	1 036	510	2 076	2 290
Kladno	23 926	7 565	16 244	8 282	4 918	3 773	19 915	16 367	12 734	3 698	5 595	3 374	1 665	1 299	3 268	3 350
Kolín	15 095	5 010	11 492	5 456	5 144	5 445	11 820	8 265	6 885	2 011	3 998	1 909	2 005	1 111	3 831	2 915

Obr. č. 8: Detail hodnot porovnávaných v grafech z tabulky č. 2; vlastní grafické zpracování

3) Bilance meziokresní dojížděky – vyjížděky do zaměstnání

Ukazatel uvádí obecné hodnoty bilance meziokresní dojížděky a vyjížděky do zaměstnání. Zároveň klasifikuje i dojížděku a vyjížděku z jednotlivých sledovaných okresů a Prahy a také mimo Českou republiku. Výsledky vychází z tabulky ČSÚ 703. Porovnávám pouze dojížděku a vyjížděku do zaměstnání mezi jednotlivými okresy. Na následujícím obr. č. 9 je zobrazen detail porovnávaných hodnot.

3)		Bilance meziokresní dojížděky – vyjížděky do z							
Kraj, okres vyjížděky	Rok	Mimo CR	CR	Kraj, okres dojížděky					
				A.	B.	C.	D.	E.	F.
Česká republika	2001	24773	635205	163108	70578	3877	3388	4918	5144
	2011	37248	503242	142617	58423	2023	2844	3773	5445
A. Hl. m. Praha	2001	3397	26018	x	18955	801	835	1147	598
	2011	4676	19615	x	15847	349	558	876	450
B. Středočeský kraj	2001	1350	135990	95934	x	2089	1358	2318	3518
	2011	2504	132506	100045	x	1106	1251	2011	3676
C. Benešov	2001	127	8537	5573	2038	x	31	26	77
	2011	170	7604	5082	1911	x	28	11	56
D. Beroun	2001	73	8024	5398	2046	31	x	171	15
	2011	169	7817	5893	1522	8	x	163	3
E. Kladno	2001	191	19724	15629	3450	24	212	x	16
	2011	301	16066	12952	2682	11	143	x	14
F. Kolín	2001	82	11738	7540	3262	181	10	25	x
	2011	135	8130	5001	2560	21	8	15	x

Obr. č. 9: Detail hodnot porovnávaných v grafech z tabulky č. 3; vlastní grafické zpracování

4) Vyjíždějící do zaměstnání a školy podle pohlaví, kraje a okresu vyjížděky

Sledovaný ukazatel zobrazuje ve sledovaném období v letech 2001 a 2011 vyjíždění zaměstnaných osob a žáků, do jiných okresů kraje, do jiných krajů a také mimo ČR. Dále pak přednostně podle pohlaví vyjíždějících osob. Výsledky vychází z tabulky ČSÚ 704. Srovnávám pouze vyjíždějící zaměstnané osoby a žáky celkem a také vyjíždějící osoby podle pohlaví, muži či ženy. Na následujícím obr. č. 10 je zobrazen detail porovnávaných hodnot.

4)		Vyjíždějící do zaměstnání a školy podle pohlaví, kraje a okresu vyjížděky							
Kraj a okres vyjížděky	Zaměstnané osoby						Žáci, studenti, uční		
	Celkem		Muži		Ženy		Celkem		
	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	
Česká republika									
Vyjíždějící celkem z toho:	1 726 877	1 137 176	1 050 824	641 162	376 053	496 014	620 848	429 734	
do jiných okresů kraje	314 378	254 617	204 401	151 291	109 977	103 326	116 975	95 373	
do jiných krajů	320 827	248 625	210 603	151 694	110 224	96 931	156 346	141 476	
mimo CR	24 773	37 248	14 930	22 642	9 843	14 606	7 950	8 051	

Obr. č. 10: Detail hodnot porovnávaných v grafech z tabulky č. 4; vlastní grafické zpracování

5) Zaměstnané osoby vyjíždějící do zaměstnání podle odvětví ekonomické činnosti, frekvence vyjížděky a času stráveného vyjížděkou a podle kraje a okresu vyjížděky

Sledovaný ukazatel znázorňuje rozdíly mezi léty 2001 a 2011 ve vyjížděce do zaměstnání rozdělené dle odvětví ekonomické činnosti, dále četnosti vyjížděky a času stráveného vyjížděkou. Celá tabulka je zároveň dělena podle kraje a okresu vyjížděky. Výsledky vychází z tabulky ČSÚ 705. Porovnávám pouze vyjížděku do zaměstnání dle souhrnu odvětví ekonomické činnosti. Na následujícím obr. č. 11 je zobrazen detail porovnávaných hodnot.

5)		Zaměstnané osoby vyjíždějící do zaměstnání podle odvětví ekonomické činnosti, f					
Kraj, okres vyjížděky	Rok	Vyjíždějící do zaměst. celkem	Z toho odvětví ekonomické činnosti				doprava a skladování
			zeměděl. les. vrb.	průmysl	stavebnict.	vel. maloob. op. mot. voz.	
Česká republika							
Vyjíždějící celkem	2001	1 726 877	83 485	633 579	168 832	156 106	134 798
	2011	1 137 176	29 330	376 640	59 958	114 866	79 356
Do jiných okresů	2001	314 378	7 846	111 357	36 480	29 364	30 251
	2011	254 617	3 571	84 074	14 508	26 162	20 852
Do jiných krajů	2001	320 827	6 167	70 380	38 989	34 673	31 905
	2011	248 625	3 009	49 405	14 209	28 268	20 788
Mimo CR	2001	24 773	591	4 776	2 581	1 306	1 662
	2011	37 248	918	6 766	2 688	2 266	3 406

Obr. č. 11: Detail hodnot porovnávaných v grafech z tabulky č. 5; vlastní grafické zpracování

6) Dojíždějící do zaměstnání a školy podle pohlaví, věku a podle kraje a okresu dojížděky

Ukazatel zobrazuje ve sledovaném období v letech 2001 a 2011 dojíždění zaměstnaných osob a žáků, v rámci okresu, z jiných okresů kraje a z jiných krajů. Dále pak přednostně podle pohlaví vyjíždějících osob. Výsledky vychází z tabulky ČSÚ 706. Srovnávám pouze dojíždějící zaměstnané osoby a studenty celkem a také dojíždějící osoby podle pohlaví, muži či ženy. Na následujícím obr. č. 12 je zobrazen detail porovnávaných hodnot.

6) Dojíždějící do zaměstnání a školy podle pohlaví, věku a podle kraje a okresu dojíždky								
Kraj a okres dojíždky	Zaměstnané osoby						Žáci, studenti, uční	
	Celkem		Muži		Ženy		Celkem	
	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011
Česká republika								
Dojíždějící celkem z toho:	1 702 104	1 099 928	1 035 894	618 520	666 210	481 408	612 898	421 683
v rámci okresu	1 066 899	596 686	620 890	315 535	446 009	281 151	339 577	184 834
z jiných okresů kraje	314 378	254 617	204 401	151 291	109 977	103 326	116 975	95 373
z jiných krajů	320 827	248 625	210 603	151 694	110 224	96 931	156 346	141 476

Obr. č. 12: Detail hodnot porovnávaných v grafech z tabulky č. 6; vlastní grafické zpracování

7) Dojíždějící do zaměstnání podle odvětví ekonomické činnosti, frekvence dojíždky, času stráveného dojíždkou a podle kraje a okresu dojíždky

Sledovaný ukazatel znázorňuje rozdíly mezi léty 2001 a 2011 v dojíždce do zaměstnání rozdělené podle odvětví ekonomické činnosti, potom dle četnosti dojíždky a času stráveného dojíždkou. Zároveň je tabulka rozdělena podle kraje a okresu dojíždky. Výsledky vychází z tabulky ČSÚ 707. Porovnávám pouze dojíždku do zaměstnání dle souhrnu odvětví ekonomické činnosti. Na následujícím obr. č. 13 je zobrazen detail porovnávaných hodnot.

7) Dojíždějící do zaměstnání podle odvětví ekonomické činnosti, frekvence dojíždky, čas							
Kraj, okres dojíždky	Rok	Dojíždějící do zaměst. celkem	Z toho odvětví ekonomické činnosti				
			Zeměděl. les. ryb.	průmysl	Stavebnic.	vel. maloob. ob. mot. voz.	doprava a skladování
Česká republika							
Dojíždějící celkem	2001	1 702 104	82 894	628 803	166 251	154 800	133 136
	2011	1 099 928	28 412	369 874	57 270	112 600	75 950
V rámci okresu	2001	1 066 899	68 881	447 066	90 782	90 763	70 980
	2011	596 686	21 832	236 395	28 553	58 170	34 310
Z jiných okresů kraje	2001	314 378	7 846	111 357	36 480	29 364	30 251
	2011	254 617	3 571	84 074	14 508	26 162	20 852
Z jiných krajů	2001	320 827	6 167	70 380	38 989	34 673	31 905
	2011	248 625	3 009	49 405	14 209	28 268	20 788

Obr. č. 13: Detail hodnot porovnávaných v grafech z tabulky č. 7; vlastní grafické zpracování

8) Bilance dojížd'ky - vyjížd'ky do zaměstnání a školy za kraje, okresy a města

Ukazatel zobrazuje počet vyjíždějících a dojíždějících do zaměstnání a školy, dále celkový počet zaměstnaných osob v jednotlivých okresech Středočeského kraje. Také celkový počet obsazených pracovních míst ve Středočeském kraji a okresech v porovnávaných letech 2001 a 2011. Výsledky vychází z tabulky ČSÚ 708. Srovnávám pouze dojíždějící a vyjíždějící osoby do zaměstnání a dále dojíždějící a vyjíždějící osoby do zaměstnání denně. Na následujícím obr. č. 14 je zobrazen detail porovnávaných hodnot.

8) Bilance dojížd'ky - vyjížd'ky do zaměstnání a školy za kraje, okresy a města										
Kraj, okres, město	Rok	Počet zaměstnaných osob		Dojíždějící				Vyjíždějící		
		Celkem	z toho ženy	do zaměstnání		žáci, studenti, uční	do zaměstnání			
				Celkem	z toho ženy		denně	Celkem	z toho ženy	denně
		Hlavní město Praha	2001	592 180	279 974	163 108	64 473	96 303	54 578	29 415
	2011	582 574	279 213	142 617	62 256	105 756	56 743	24 291	8 540	17 621
Středočeský kraj	2001	540 941	240 034	212 902	81 834	183 909	65 505	279 664	116 801	240 805
	2011	578 461	260 455	137 111	58 300	117 984	36 958	213 698	98 625	184 073
Benešov	2001	8 544	3 948	6 773	3 031	5 815	2 173	2 499	894	1 943
	2011	7 737	3 595	3 074	1 654	2 637	1 247	1 848	765	1 533
Beroun	2001	8 508	3 913	5 111	2 416	4 418	2 543	3 558	1 396	2 986
	2011	8 797	4 117	2 588	1 404	2 235	1 396	2 957	1 321	2 536
Kladno	2001	33 992	15 828	9 745	3 945	8 574	3 300	12 311	5 017	10 173
	2011	30 551	14 484	5 820	2 845	5 087	2 797	8 217	3 647	6 889
Kolín	2001	14 629	6 790	8 632	3 442	7 431	3 113	3 353	1 224	2 596
	2011	13 876	6 324	6 272	2 708	5 258	1 832	2 804	1 095	2 284

Obr. č. 14: Detail hodnot porovnávaných v grafech z tabulky č. 8; vlastní grafické zpracování

9) Bilance mezikrajské dojížd'ky - vyjížd'ky do zaměstnání a školy podle frekvence dojížd'k

Sledovaný ukazatel zobrazuje počet osob dojíždějících z hlavního města Prahy nebo Středočeského kraje v rámci kraje a osoby vyjíždějící mimo Českou republiku. „Tabulka zahrnuje v rámci vyjíždějících mimo ČR i osoby s nezjištěným státem pracoviště nebo školy, pokud byla zjištěna skutečnost, že místo pracoviště nebo školy je v zahraničí“ (ČSÚ, 2013). Výsledky vychází z tabulky ČSÚ 709.

10) Vyjíždějící do zaměstnání a školy podle dopravních prostředků a podle kraje a okresu vyjížděky

Sledovaný ukazatel zobrazuje hodnoty vyjíždějících osob za zaměstnáním a škol podle jednotlivých dopravních prostředků (např. veřejnou dopravou nebo osobní dopravou) podle kraje a okresu vyjížděky. V této tabulce však nejsou zahrnuty osoby vyjíždějící mimo Českou republiku. Výsledky vychází z tabulky ČSÚ 710. Porovnávám pouze hodnoty vyjíždějících osob za zaměstnáním a do škol dle dvou nejpoužívanějších prostředků, a to autobusem a osobním automobilem (řidič). Na následujícím obr. č. 15 je zobrazen detail porovnávaných hodnot.

10)		Vyjíždějící do zaměstnání a školy pod				
Kraj, okres vyjížděky	Rok	Vyjíždějící celkem	autobus	vlak	MHD	automobil-řidič
Česká republika	2001	2 315 002	723 881	177 447	194 943	411 650
	2011	1 521 611	286 706	93 988	101 179	552 665
Hlav. město Praha	2001	32 479	3 230	1 178	4 110	10 626
	2011	23 332	1 668	866	2 430	10 971
Středočeský kraj	2001	367 705	104 425	31 188	23 103	76 153
	2011	280 543	42 818	17 353	16 757	107 278
Benešov	2001	30 117	10 094	2 982	1 197	6 008
	2011	19 334	4 295	1 296	632	7 327
Beroun	2001	28 207	10 330	1 591	1 309	5 730
	2011	19 526	3 746	797	748	8 033

Obr. č. 15: Detail hodnot porovnávaných v grafech z tabulky č. 10; vlastní grafické zpracování

11) Dojíždějící do zaměstnání a školy podle dopravních prostředků a podle kraje a okresu dojížděky

Ukazatel zobrazuje hodnoty dojíždějících osob do zaměstnání a školy podle jednotlivých dopravních prostředků (např. veřejnou dopravou nebo osobní dopravou) podle kraje a okresu dojížděky mezi porovnávanými roky 2001 a 2011. Výsledky vychází z tabulky ČSÚ 711. Porovnávám pouze hodnoty osob dojíždějících za zaměstnáním a do škol podle dvou nejpoužívanějších prostředků, a to autobusem a osobním automobilem (řidič). Na následujícím obr. č. 16 je zobrazen detail porovnávaných hodnot.

11)		Dojíždějící do zaměstnání				
Kraj, okres dojíždky	Rok	Dojíždějící celkem	autobus	vlak	MHD	automobil - řidič
Ceská republika	2001	2 315 002	723 881	177 447	194 943	411 650
	2011	1 521 611	286 706	93 988	101 179	552 665
Hlav. město Praha	2001	217 686	24 677	14 716	62 103	37 161
	2011	199 360	16 333	13 244	35 561	56 608
Středočeský kraj	2001	278 407	90 867	21 220	10 279	64 273
	2011	174 069	34 419	8 660	5 709	79 557
Benešov	2001	23 549	9 559	2 060	122	4 871
	2011	11 719	3 701	650	34	4 606

Obr. č. 16: Detail hodnot porovnávaných v grafech z tabulky č. 11; vlastní grafické zpracování

12) Vyjíždějící do zaměstnání a školy podle frekvence vyjížd'ky, podle kraje a okresu vyjížd'ky a podle pohlaví

Sledovaný ukazatel zobrazuje údaje o vyjíždění osob za zaměstnáním a do škol podle frekvence vyjíždění, podle kraje a okresu vyjížd'ky a dále pak přednostně podle pohlaví vyjíždějících osob ve srovnávaných letech 2001 a 2011. Nejsou tam však zahrnuty osoby, které vyjíždí mimo ČR. Výsledky vychází z tabulky ČSÚ 712. Srovnávám pouze celkové hodnoty vyjíždějících mužů do zaměstnání a do škol. Také celkové hodnoty vyjíždějících žen do zaměstnání a do škol. Na následujícím obr. č. 17 je zobrazen detail porovnávaných hodnot.

12)		Vyjíždějící do zaměstnání a školy podle frekvence vyjížd'ky, podle kraje a okresu						
Kraj, okres vyjíždky	Rok	Vyjíždějící do zaměstnání					Vyjíždějící do školy	
		celkem	denně	týdně	1 - 2x měsíčně	jinak	nezjištěno	celkem
1. Muži a ženy celkem								
Ceská republika	2001	1 702 104	1 427 607	71 430	22 496	169 810	10 761	612 898
	2011	1 099 928	943 334	45 559	8 667	86 707	15 661	421 683
Hlavní město Praha	2001	26 018	17 800	2 355	622	4 911	330	6 461
	2011	19 615	15 433	1 714	261	1 813	394	3 717
Středočeský kraj	2001	278 314	240 582	7 153	1 411	27 118	2 050	89 391
	2011	211 194	182 905	5 974	712	18 836	2 767	69 349
Benešov	2001	22 167	18 352	994	175	2 462	184	7 950
	2011	14 137	11 989	489	54	1 413	192	5 197
Beroun	2001	21 967	19 276	421	74	2 080	116	6 240
	2011	15 083	13 146	371	48	1 311	207	4 443

Obr. č. 17: Detail hodnot porovnávaných v grafech z tabulky č. 12; vlastní grafické zpracování

13) Dojíždějící do zaměstnání a školy podle frekvence dojížděky, podle kraje a okresu dojížděky a podle pohlaví

Ukazatel zobrazuje údaje o dojíždění osob do zaměstnání a do škol podle frekvence dojíždění, podle kraje a okresu dojížděky a dále pak přednostně podle pohlaví dojíždějících osob ve srovnávaných letech 2001 a 2011. Výsledky vychází z tabulky ČSÚ 713. Srovnávám pouze celkové hodnoty dojíždějících mužů do zaměstnání a do škol. Také celkové hodnoty vyjíždějících žen do zaměstnání a do škol. Na následujícím obr. č. 18 je zobrazen detail porovnávaných hodnot.

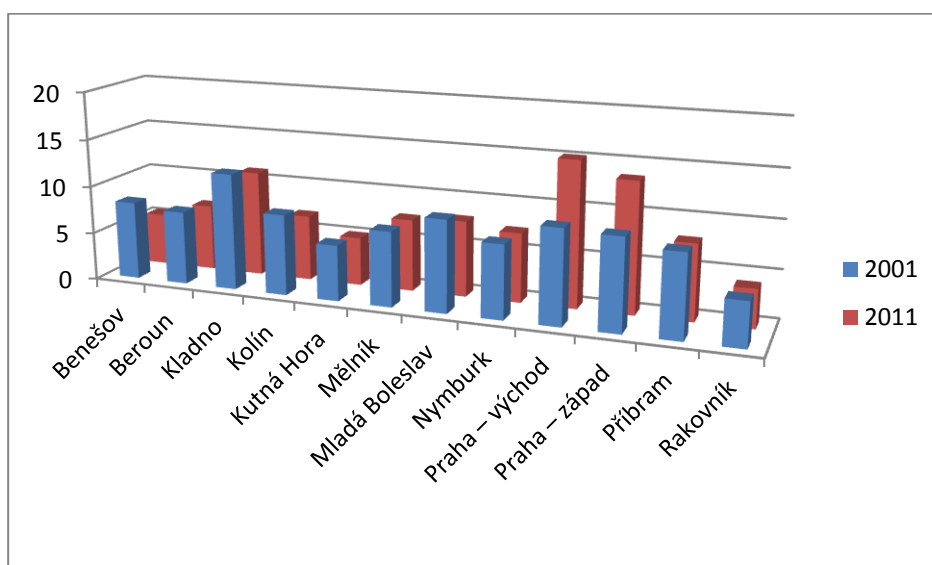
13)		Dojíždějící do zaměstnání a školy podle frekvence dojížděky, podle kraje a okr						
Kraj, okres dojížděky	Rok	Dojíždějící do zaměst. celkem	v tom podle frekvence				Dojíždějící do školy celkem	
			denně	týdně	1 - 2x měsíčně	jinak		nezjištěno
1. Muži a ženy celkem								
Ceská republika	2001	1 702 104	1 427 607	71 430	22 496	169 810	10 761	612 898
	2011	1 099 928	943 334	45 559	8 667	86 707	15 661	421 683
Hlavní město Praha	2001	163 108	96 303	22 154	9 324	33 962	1 365	54 578
	2011	142 617	105 756	14 232	3 085	17 132	2 412	56 743
Středočeský kraj	2001	212 902	183 909	6 335	1 780	19 130	1 748	65 505
	2011	137 111	117 984	4 997	843	11 412	1 875	36 958
Benešov	2001	17 507	15 057	491	93	1 729	137	6 042
	2011	8 556	7 378	235	50	788	105	3 163
Beroun	2001	17 331	15 412	335	73	1 436	75	5 224
	2011	10 110	8 805	306	40	811	148	2 702

Obr. č. 18: Detail hodnot porovnávaných v grafech z tabulky č. 13; vlastní grafické zpracování

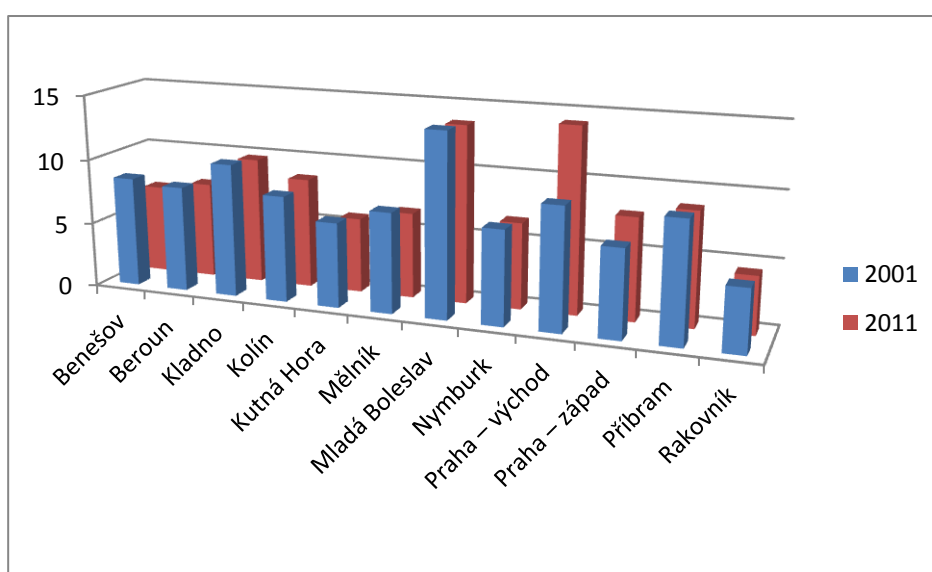
3.2 Výsledky porovnání ukazatelů

1) Směrové proudy vyjížděky (dojížděky) obyvatelstva vyjíždějícího (dojíždějícího z obce obvyklého pobytu do obce zaměstnání nebo školy, počty osob v proudech vyjížděky (dojížděky) a podle krajů a okresů

Uvedené hodnoty jednoznačně charakterizují rozdíl v obou porovnávaných letech (tabulka ČSÚ 701). Data byla zpracována do tabulky č. 1, která je přílohou č. 7. Z tabulky byly vytvořeny následující grafy.



Obr. č. 1: Znáznorňuje rozdíly počtu vyjíždějících osob v posuzovaných letech mezi jednotlivými okresy vyjížděky; zdroj a interpretace vlastní

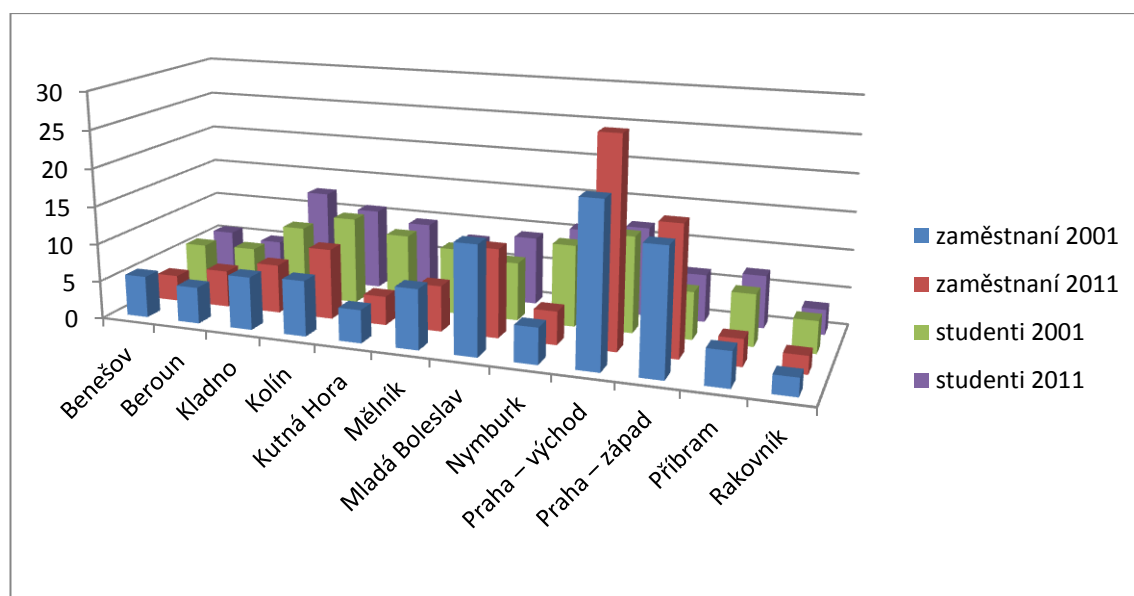


Obr. č. 2: Znáznorňuje rozdíly počtu dojíždějících osob v posuzovaných letech mezi jednotlivými okresy dojížděky; zdroj a interpretace vlastní

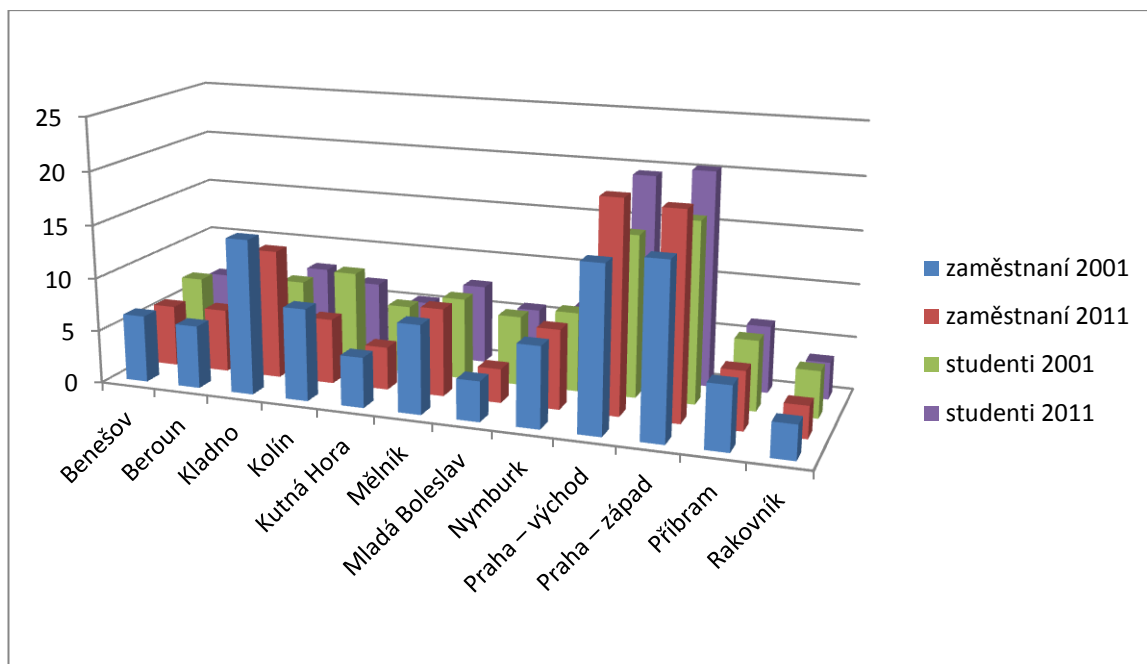
Dle výše uvedených údajů vycházejících z obou grafů můžeme vyčíst, že počet vyjíždějících a dojíždějících, ve sledovaných letech 2001 a 2011, v jednotlivých okresech klesal. Jedinou výjimku tvoří okresy Praha - východ a Praha - západ, kde je výsledek opačný, tedy v roce 2011 došlo k nárůstu vyjížděky oproti roku 2001. Podobný model je patrný i v otázce dojížděky, kde jsou hodnoty pro rok 2011 taktéž nižší než v roce 2001. Výjimku tvoří pouze okres Praha - východ, kde množství dojíždějících osob oproti předcházejícímu období značně stoupl.

2) Vyjíždějící a dojíždějící do zaměstnání a školy podle času stráveného dojížděkou a podle krajů a okresů

Uvedené hodnoty vychází z tabulky ČSÚ 702. Data byla zpracována do tabulky č. 2, která je přílohou č. 7. Z tabulky byly vytvořeny následující grafy.



Obr. č. 3: Ukázka grafu zaměstnaných osob a studentů dojíždějících do okresu dojížděky ve srovnávaných letech 2001 a 2011; zdroj a interpretace vlastní

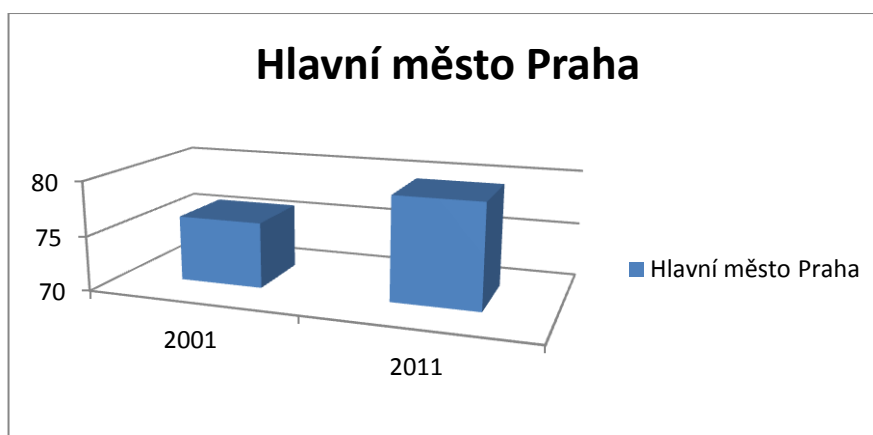


Obr. č. 4: Ukázka grafu zaměstnaných osob a studentů vyjíždějících z okresu vyjížděky ve srovnávaných letech 2001 a 2011, zdroj a interpretace vlastní

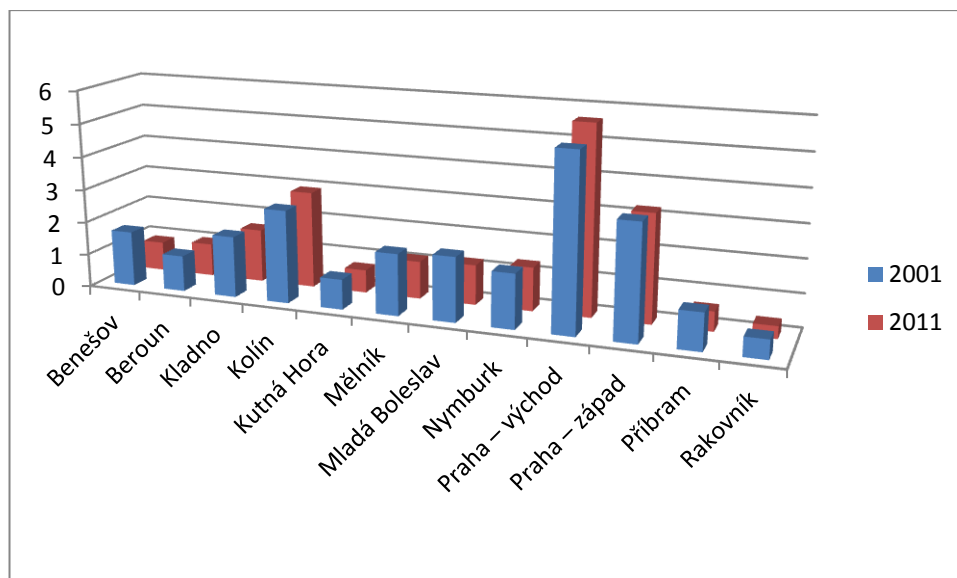
Po porovnání hodnot, které uvádí grafy je patrné, že v roce 2011 hodnoty dojížděky a vyjížděky z okresu u zaměstnaných osob i u studentů klesaly. Opačné hodnoty byly naměřeny pouze u dvou výjimek, které tvoří okres Praha - východ a Praha - západ. Zde byl naopak patrný nárůst.

3) Bilance meziokresní dojížděky – vyjížděky do zaměstnání

Uvedené hodnoty vychází z tabulky ČSÚ 703. Data byla zpracována do tabulky č. 3, která je přílohou č. 7. Z tabulky byly vytvořeny následující grafy.



Obr. č. 5: Ukázka porovnání dojížděky a vyjížděky do zaměstnání z hlavního města Prahy mezi porovnávanými roky 2001 a 2011, zdroj a interpretace vlastní

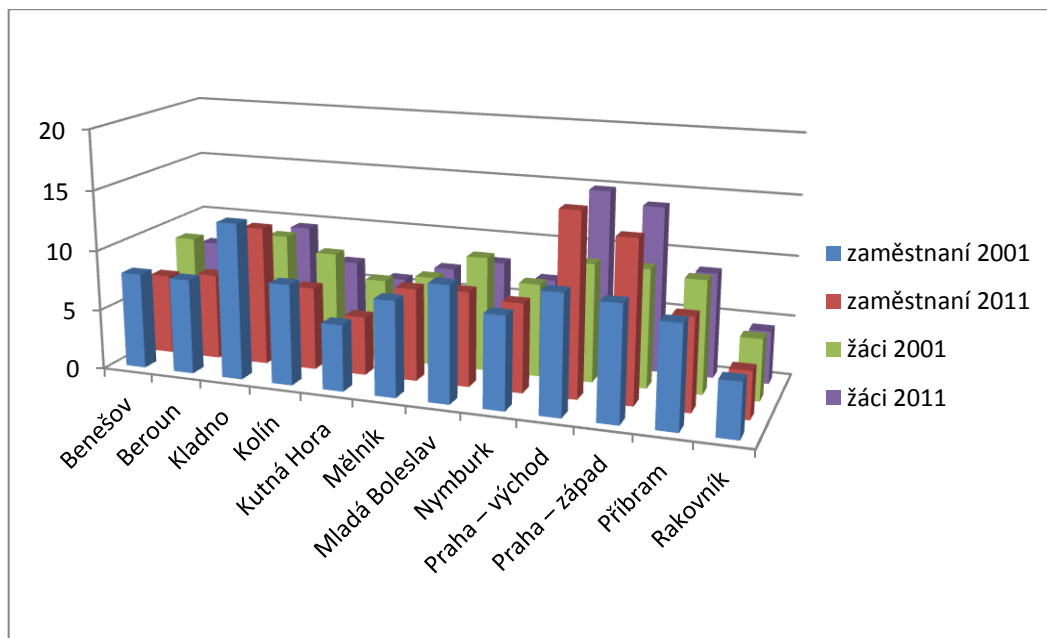


Obr. č. 6: Ukázka porovnání meziokresní dojíždky a vyjíždky do zaměstnání z jednotlivých sledovaných okresů mezi roky 2001 a 2011; zdroj a interpretace vlastní

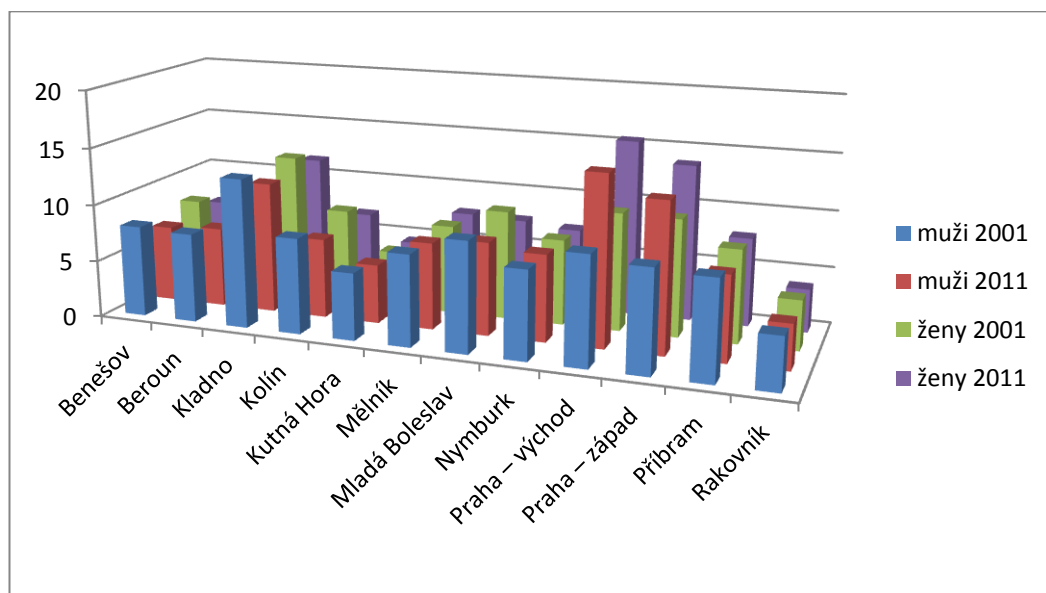
Z grafů vyplývajících z tabulky č. 3 plyne, že v roce 2011 stoupla hodnota dojíždky a vyjíždky z hlavního města Prahy mimo její území. Zároveň uvádí informace o poklesu dojíždějících a vyjíždějících osob do zaměstnání z jednotlivých okresů v roce 2011 oproti roku 2001. Jedinou výjimku tvoří okres Praha - východ, kde naopak hodnota v roce 2011 stoupla.

4) Vyjíždějící do zaměstnání a školy podle pohlaví, kraje a okresu vyjížděky

Uvedené hodnoty vychází z tabulky ČSÚ 704. Data byla zpracována do tabulky č. 4, která je přílohou č. 7. Z tabulky byly vytvořeny následující grafy.



Obr. č. 6: Ukázka porovnání celkově vyjíždějících zaměstnaných osob a studentů, podle kraje a okresu vyjížděky mezi jednotlivými srovnávanými léty 2001 a 2011; zdroj a interpretace vlastní

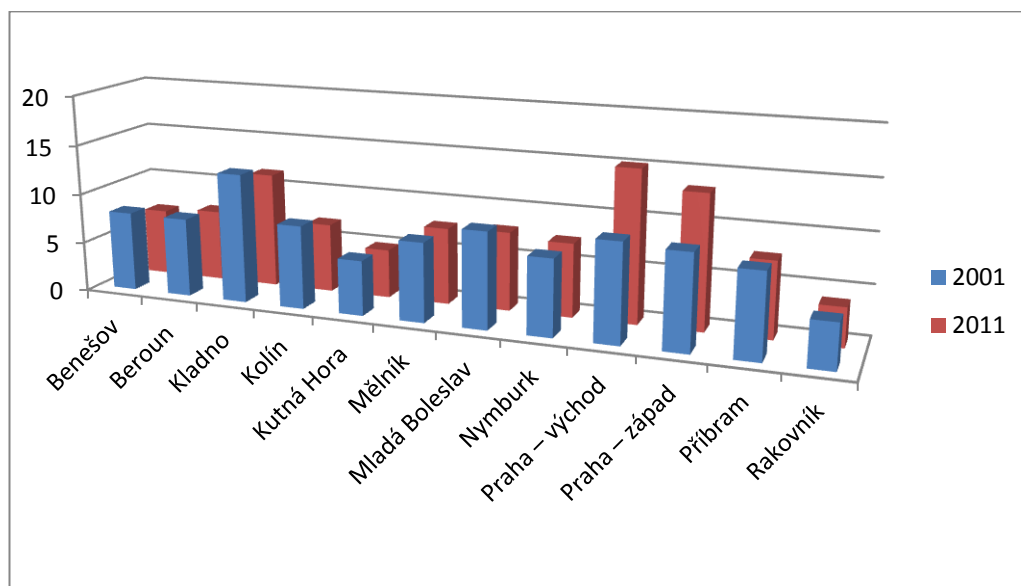


Obr. č. 7: Ukázka porovnání celkově vyjíždějících osob, konkrétně mužů a žen podle kraje a okresu vyjížděky mezi srovnávanými léty 2001 a 2011; zdroj a interpretace vlastní

Z grafů vycházejících z tabulky č. 4 je možné říci, že vyjížďka v roce 2011, oproti roku 2001 klesala jak u mužů, tak i u žen. Jedinou výjimku tvoří okresy Praha - východ a Praha - západ, kde jsou naopak hodnoty opačné, tedy v roce 2011 vyšší. Obdobný model je viditelný i v hodnotách vyjížďky u zaměstnaných osob a studentů, kde v porovnávaných letech taktéž vyjížďka klesala. Opět výjimku tvoří okresy Praha - východ a Praha - západ, kde jsou hodnoty pro rok 2011 vyšší než v roce 2001.

5) Vyjíždějící do zaměstnání podle odvětví ekonomické činnosti, frekvence vyjížďky a času stráveného vyjížďkou a podle kraje a okresu vyjížďky

Uvedené hodnoty vychází z tabulky ČSÚ 705. Data byla zpracována do tabulky č. 5, která je přílohou č. 7. Z tabulky byl vytvořen následující graf.

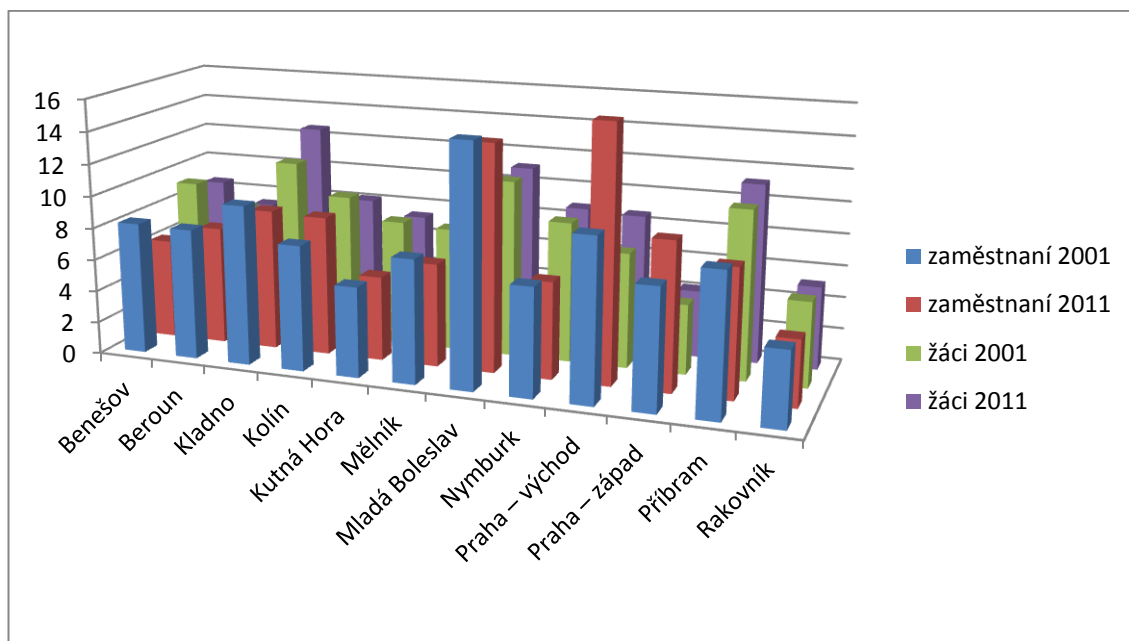


Obr. č. 8: Ukázka porovnání celkově vyjíždějících osob do zaměstnání podle odvětví ekonomické činnosti, podle kraje a okresu vyjížďky v porovnávaných letech 2001 a 2011; zdroj a interpretace vlastní

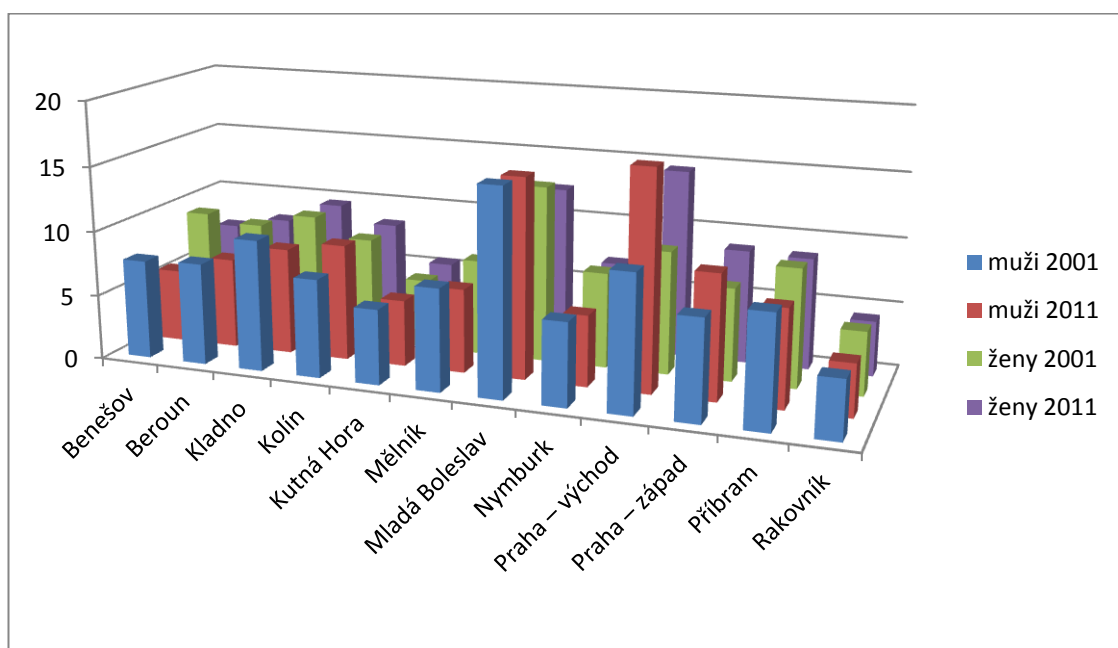
Dle hodnot vycházejících z výše uvedeného grafu, lze vysledovat, že hodnoty vyjížďky osob do zaměstnání, rozdělené dle odvětví ekonomické činnosti, v roce 2011 klesaly, a to ve všech sledovaných okresech. Opět tvořící výjimku, jsou okresy Praha - východ a Praha - západ, kde naopak hodnoty rostly.

6) Dojíždějící do zaměstnání a školy podle pohlaví, věku a podle kraje a okresu dojížd'ky

Uvedené hodnoty vychází z tabulky ČSÚ 706. Data byla zpracována do tabulky č. 6, která je přílohou č. 7. Z tabulky byly vytvořeny následující grafy.



Obr. č. 9: Ukázka porovnání celkově dojíždějících zaměstnaných osob a studentů podle kraje a okresu dojížd'ky mezi jednotlivými srovnávanými léty 2001 a 2011; zdroj a interpretace vlastní

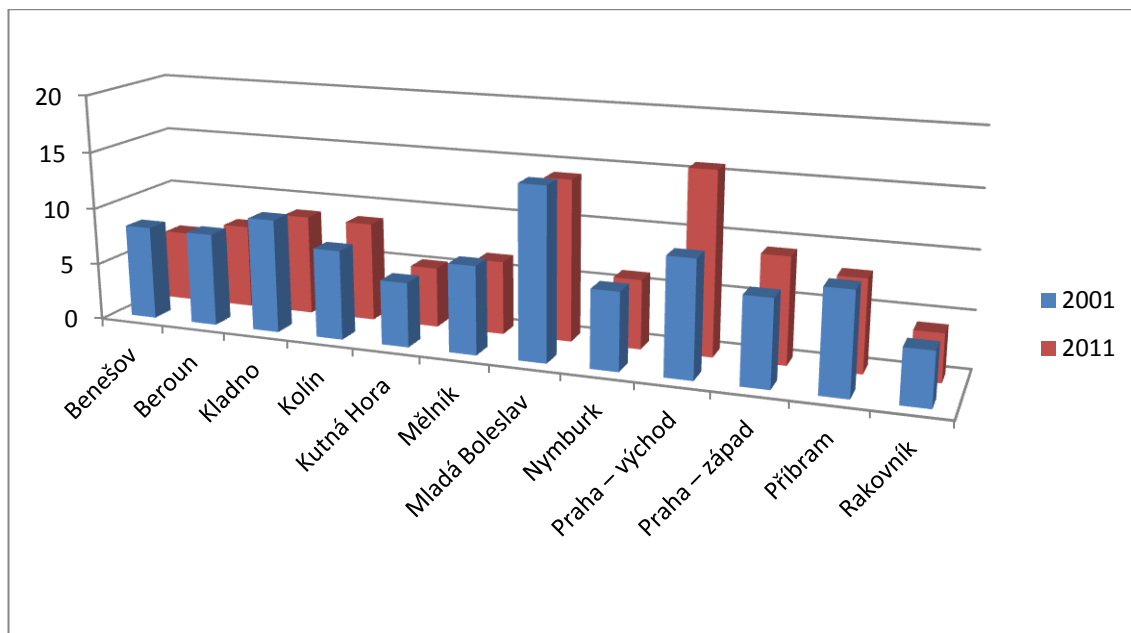


Obr. č. 10: Ukázka porovnání celkově dojíždějících osob, konkrétně mužů a žen podle kraje a okresu dojížd'ky mezi srovnávanými léty 2001 a 2011; zdroj a interpretace vlastní

Z hodnot výše uvedených grafů vychází, že v roce 2011 klesala dojíždka do zaměstnání a škol u zaměstnaných osob i současně u studentů, a to ve všech sledovaných okresech. U zaměstnaných tvoří výjimku okresy Praha - východ a Praha - západ, kde jsou hodnoty naopak stoupající. U studentů je situace jiná, stoupající tendenci v hodnotách mají okresy Kladno, Praha - východ nebo Příbram. Porovnáme-li dojíždku dle pohlaví dojíždějícího, tak opět v roce 2011 u mužů hodnoty dojíždky klesaly, jen v okresech Kolín, Praha - východ a Praha - západ, byl opačný trend, tedy nárůst dojíždky. U žen je situace stejná, taktéž byly hodnoty pro rok 2011 nižší, pouze mimo okresů Praha - východ a Praha - západ, tam byly opačné.

7) Dojíždějící do zaměstnání podle odvětví ekonomické činnosti, frekvence dojíždky, času stráveného dojíždkou a podle kraje a okresu dojíždky

Uvedené hodnoty vychází z tabulky ČSÚ 707. Data byla zpracována do tabulky č. 7, která je přílohou č. 7. Z tabulky byl vytvořen následující graf.

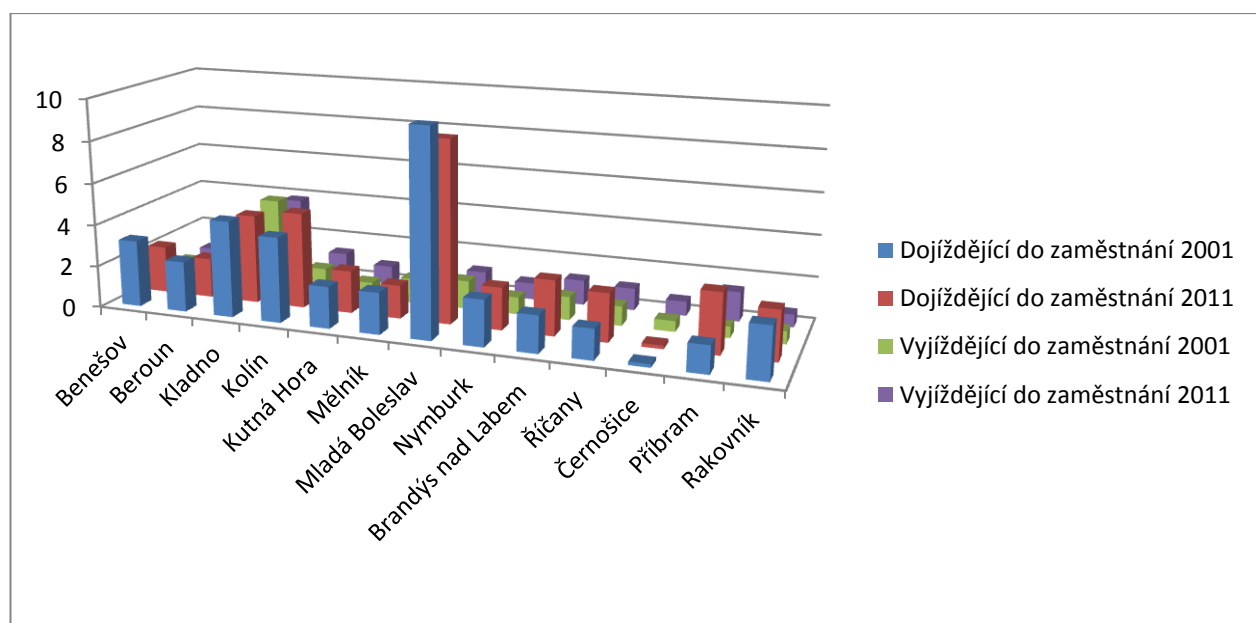


Obr. č. 11: Ukázka porovnání celkově dojíždějících osob do zaměstnání podle odvětví ekonomické činnosti, podle kraje a okresu dojíždky v porovnávaných letech 2001 a 2011; zdroj a interpretace vlastní

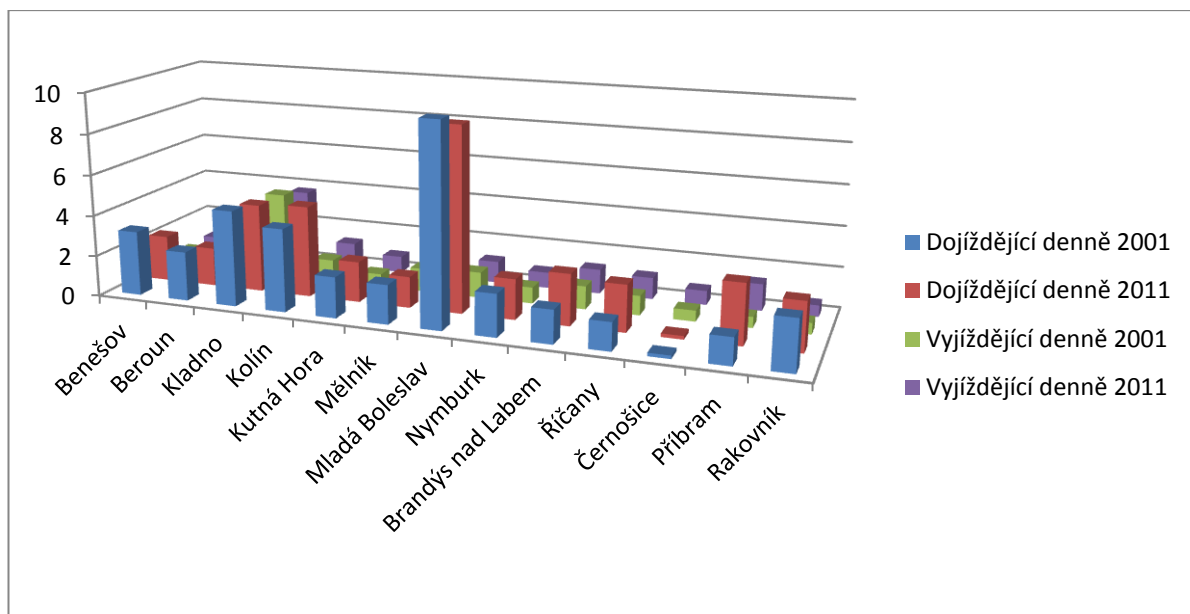
Z grafu plyne, že hodnoty dojíždějících dle odvětví ekonomické činnosti v roce 2011 ve většině sledovaných okresů klesaly, jen největší opačné hodnoty byly zaznamenány u okresů Praha - východ a Praha - západ, kde byly naopak hodnoty dojíždějících vyšší než v roce 2001.

8) Bilance dojíždějících - vyjíždějících do zaměstnání a školy za kraje, okresy a města

Uvedené hodnoty vychází z tabulky ČSÚ 708. Ze strany ČSÚ však nejsou známy údaje z roku 2001 pro Prahu – východ a Prahu – západ, tudíž tyto hodnoty nejsou v tabulce uvedeny. Data byla zpracována do tabulky č. 8, která je přílohou č. 7. Z tabulky byly vytvořeny následující grafy.



Obr. č. 12: Ukázka porovnání dojíždějících a vyjíždějících osob do zaměstnání v jednotlivých porovnávaných letech 2001 a 2011; zdroj a interpretace vlastní.



Obr. č. 13: Ukázka porovnání dojíždějících a vyjíždějících osob do zaměstnání denně, ve sledovaných letech 2001 a 2011; zdroj a interpretace vlastní

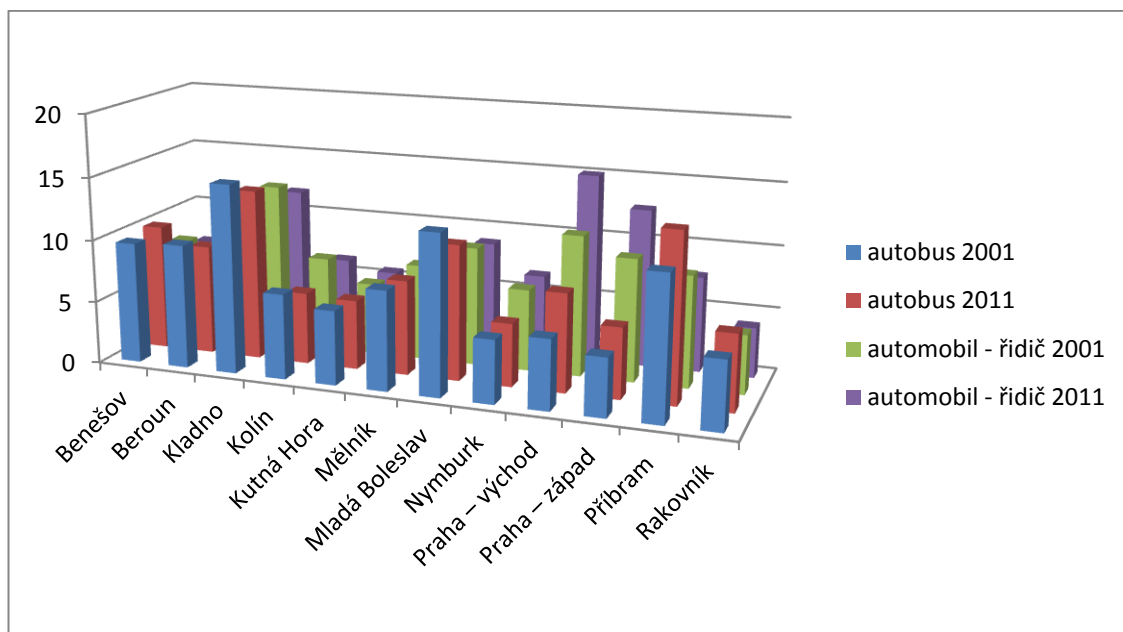
Z grafů je patrné, že dojíždka do zaměstnání v roce 2011 oproti roku 2001 u většiny okresů klesala a to jak obecně, tak dle denní frekvence dojíždky. Dle hodnot tvoří výjimku jen obce Brandýs nad Labem a Říčany, které jsou zde navíc, vzhledem k tomu, že tabulka č. 8 neudává žádné hodnoty z roku 2001 pro Prahu - východ a Prahu - západ. Dále tvoří výjimku okres Příbram. U vyjíždky je situace obdobná, taktéž došlo u většiny okresů k poklesu oproti roku 2001, jen opět obce Brandýs nad Labem, Říčany či Černošice tvoří výjimku, neboť graf uvádí stoupající hodnoty vyjíždky oproti roku 2001.

9) Bilance mezikrajské dojíždky - vyjíždky do zaměstnání a školy podle frekvence dojíždky

Hodnoty vychází z tabulky ČSÚ 709. Data byla zpracována do tabulky č. 9, která je přílohou č. 7. Z tabulky však nevychází žádný graf, neboť dle hodnot jejího složení, není možné objektivně posuzovat adekvátní protipóly. Tabulka uvádí pouze celkové neporovnatelné údaje.

10) Vyjíždějící do zaměstnání a školy podle dopravních prostředků a podle kraje a okresu vyjížděky

Uvedené hodnoty vychází z tabulky ČSÚ 710. Data byla zpracována do tabulky č. 10, která je přílohou č. 7. Z tabulky byl vytvořen následující graf.

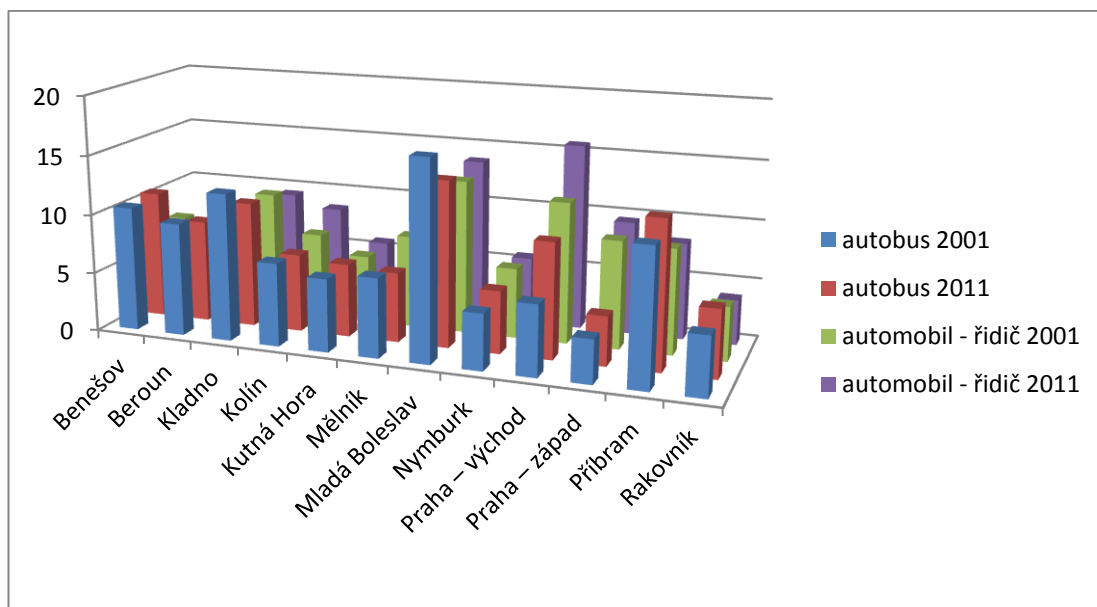


Obr. č. 14: Ukázka grafu vyjíždějících osob za zaměstnáním a do škol, autobusem a automobilem a podle kraje a okresu vyjížděky; zdroj a interpretace vlastní

Z grafu vycházejícího z hodnot tabulky č. 10 je zjevné, že v roce 2011 klesala hodnota vyjížděky do zaměstnání a škol, dle způsobu dopravy, tedy i v případě dopravy automobilem jako řidič i autobusem jako cestující. Zmiňované hodnoty obou sledovaných dopravních prostředků klesaly ve většině okresů, jen okresy Praha - východ a Praha - západ tvoří výjimku. Zde naopak hodnoty vyjížděky v roce 2011 stouply a to jak u dopravy jako řidič automobilem, tak i u dopravy jako cestující autobusem. Zároveň v roce 2011 stoupla hodnota u vyjížděky autobusem u okresu Příbram a Rakovník.

11) Dojíždějící do zaměstnání a školy podle dopravních prostředků a podle kraje a okresu dojížděky

Uvedené hodnoty vychází z tabulky ČSÚ 711. Data byla zpracována do tabulky č. 11, která je přílohou č. 7. Z tabulky byl vytvořen následující graf.

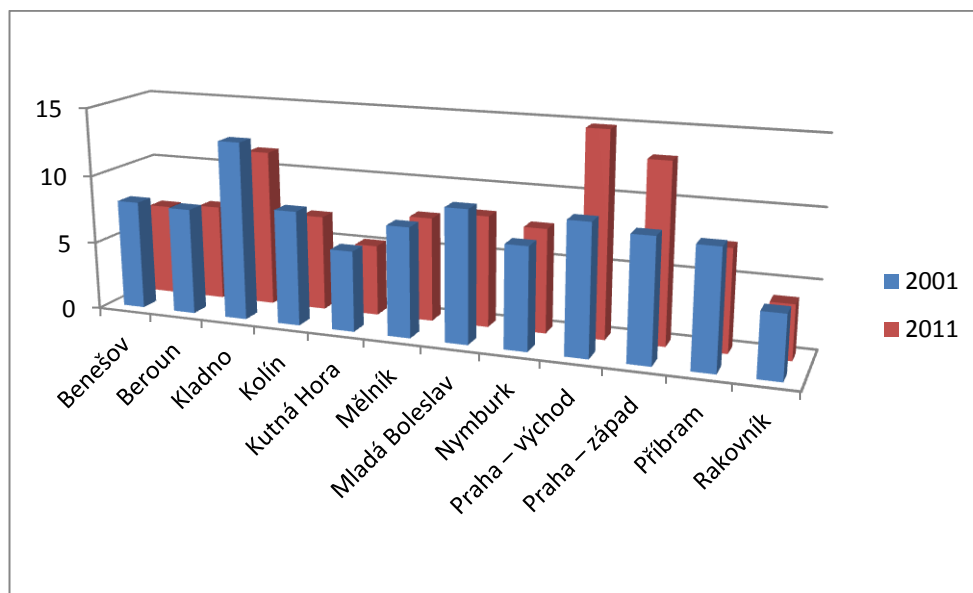


Obr. č. 15: Ukázka grafu dojíždějících osob do zaměstnání a školy, autobusem a automobil a podle kraje a okresu dojížděky; zdroj a interpretace vlastní

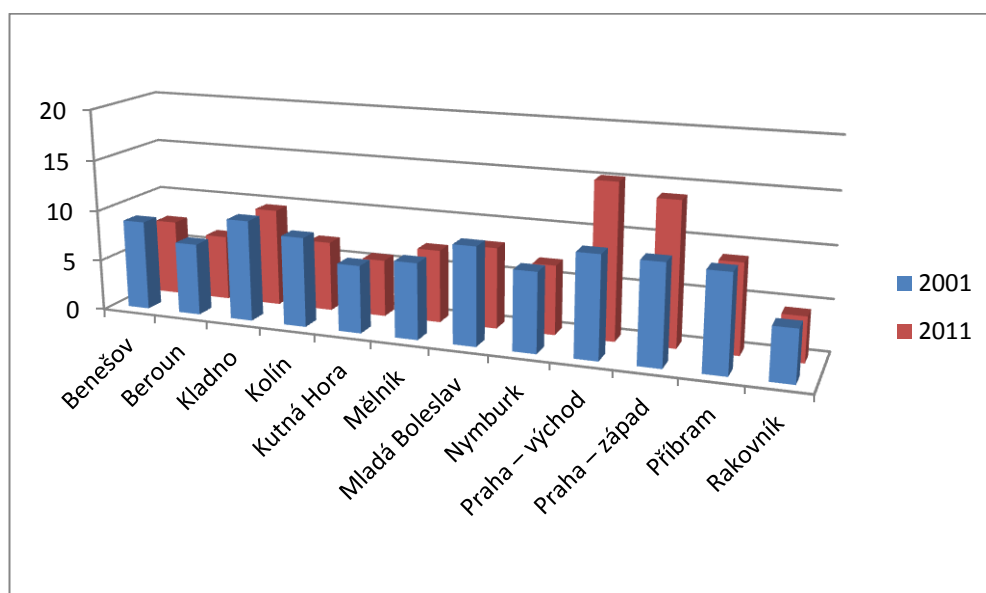
V porovnávaných hodnotách v letech 2001 a 2011, nám graf uvádí, že dojížděka do zaměstnání a školy autobusem v roce 2011 u většiny okresů klesala, pouze tvoří výjimku okresy Praha - východ, Praha - západ, Příbram a Rakovník, kde naopak hodnota dojížděky busem stoupla. Obdobná situace je i v otázce dojížděky automobilem jako řidič, kde opět hodnoty pro rok 2011 převážně klesaly. Stoupající hodnoty dojížděky automobilem jako řidič byly zaznamenány pouze u okresů Praha - východ, Praha - západ, Kolín a Mladá Boleslav.

12) Vyjíždějící do zaměstnání a školy podle frekvence vyjížd'ky, podle kraje a okresu vyjížd'ky a podle pohlaví

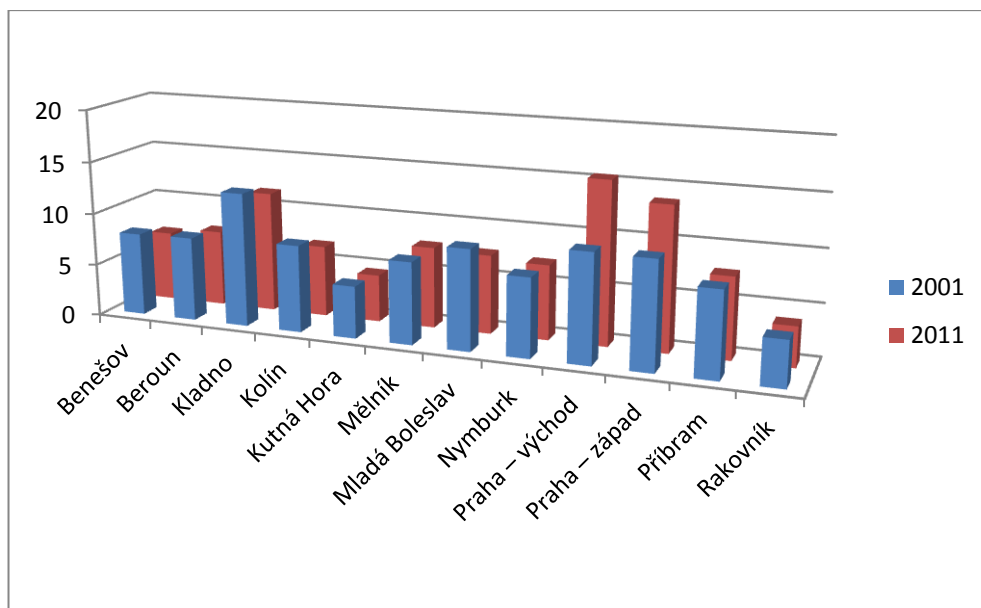
Uvedené hodnoty vychází z tabulky ČSÚ 712. Data byla zpracována do tabulky č. 12, která je přílohou č. 7. Z tabulky byly vytvořeny následující čtyři grafy.



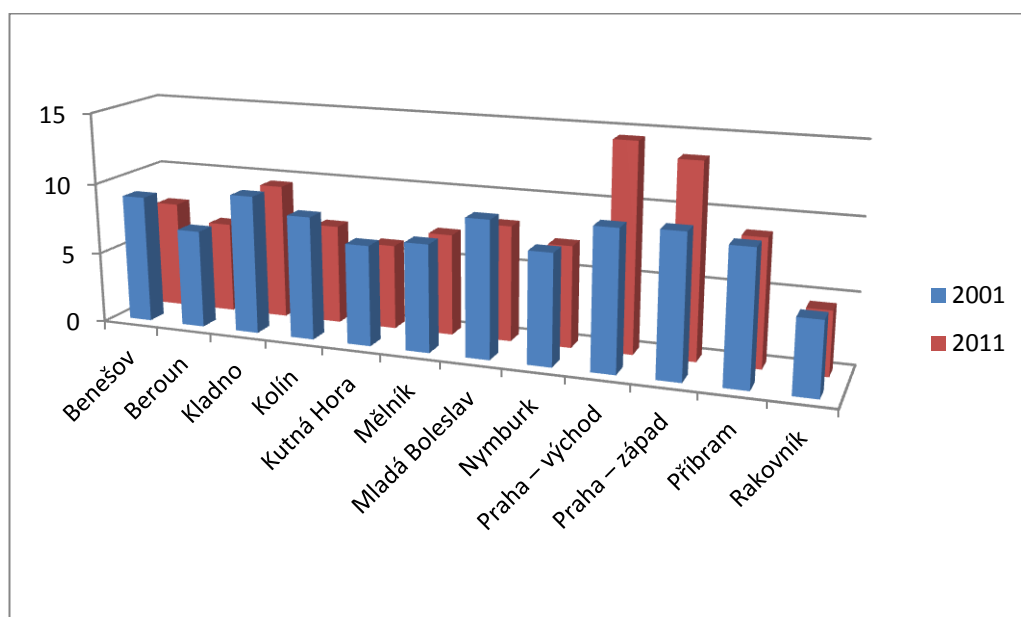
Obr. č. 16: Ukázka grafu celkového počtu mužů vyjíždějících do zaměstnání mezi porovnávanými roky 2001 a 2011; Zdroj a interpretace vlastní



Obr. č. 16: Ukázka grafu celkového počtu mužů vyjíždějících do škol mezi srovnávanými roky 2001 a 2011; zdroj a interpretace vlastní



Obr. č. 17: Ukázka grafu celkového počtu žen vyjíždějících za zaměstnáním mezi sledovanými roky 2001 a 2011; zdroj a interpretace vlastní

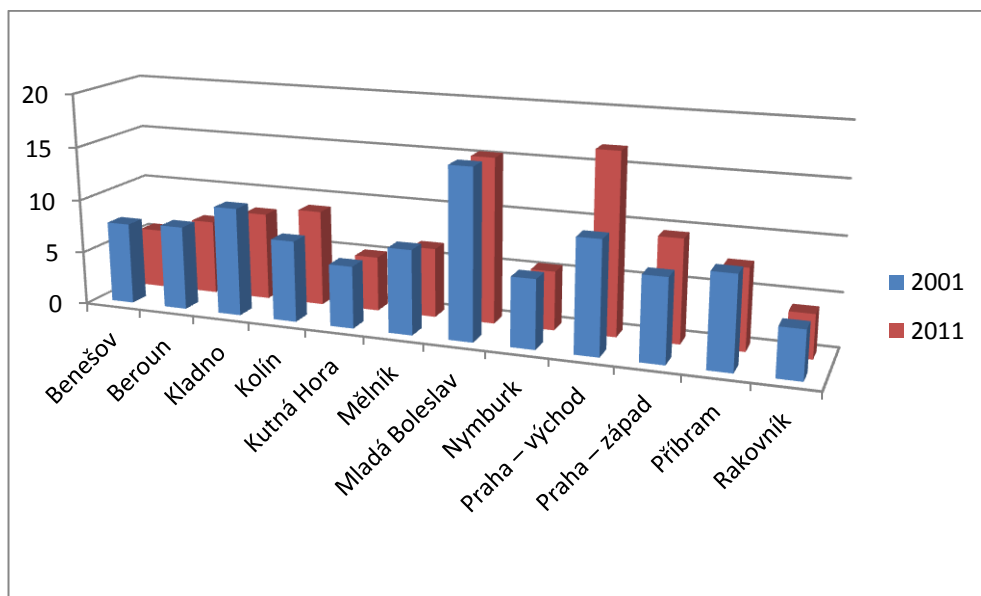


Obr. č. 18: Ukázka grafu celkového počtu žen vyjíždějících do škol mezi jednotlivými sledovanými roky 2001 a 2011; zdroj a interpretace vlastní

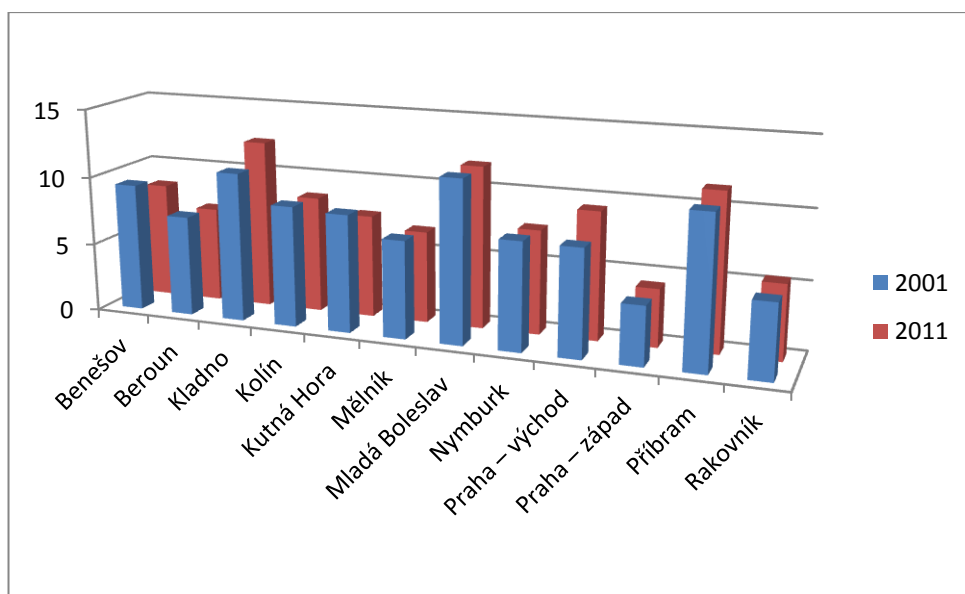
Ze čtyř zpracovaných grafů plyne, že v roce 2011 klesaly hodnoty vyjížděky ve všech okresech a jak u mužů do zaměstnání i škol, tak i u žen do zaměstnání a škol, oproti roku 2001. Ve všech čtyřech případech tvořily jedinou výjimku dva okresy a to okres Praha-východ a Praha-západ, kde naopak hodnoty stoupaly. Hodnoty byly v těchto dvou okresech vyšší u všech čtyř sledovaných hodnot, tedy u vyjížděky jak mužů, tak žen a i jak u vyjížděky do zaměstnání i škol.

13) Dojíždějící do zaměstnání a školy podle frekvence dojížd'ky, podle kraje a okresu dojížd'ky a podle pohlaví

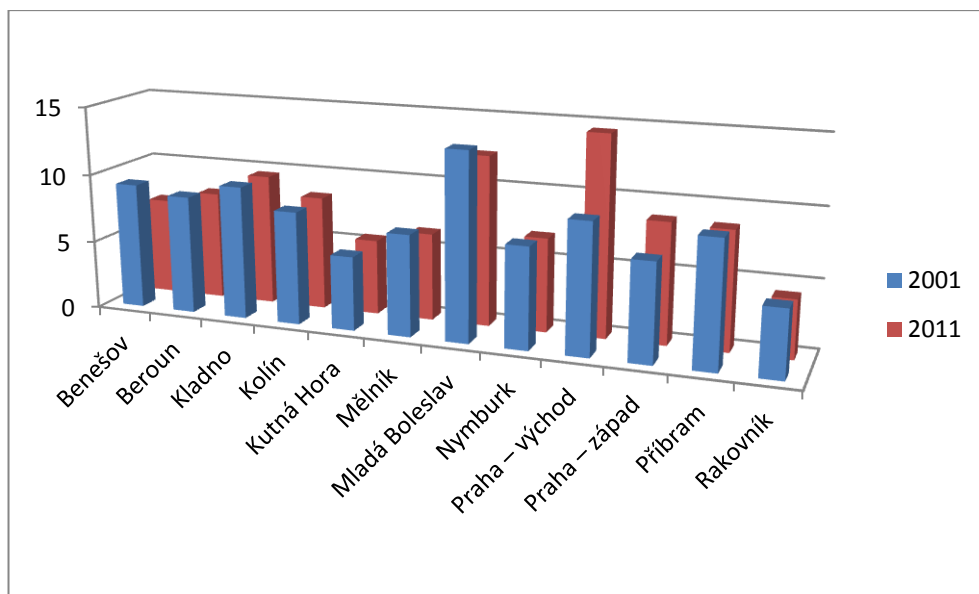
Uvedené hodnoty vychází z tabulky ČSÚ 713. Data byla zpracována do tabulky č. 13, která je přílohou č. 7. Z tabulky byly vytvořeny následující čtyři grafy.



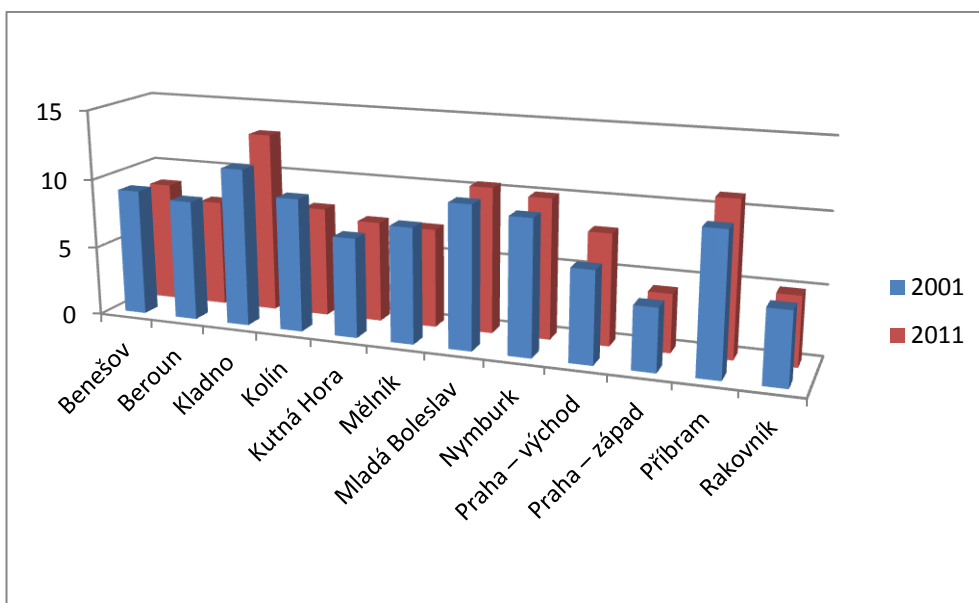
Obr. č. 19: Ukázka grafu celkového počtu mužů dojíždějících do zaměstnání mezi sledovanými roky 2001 a 2011; zdroj a interpretace vlastní



Obr. č. 20: Ukázka grafu celkového počtu mužů dojíždějících do školy; zdroj a interpretace vlastní



Obr. č. 21: Ukázka grafu celkového počtu žen, dojíždějících do zaměstnání mezi porovnávanými roky 2001 a 2011; zdroj a interpretace vlastní



Obr. č. 22: Ukázka grafu celkového počtu žen, dojíždějících do škol mezi srovnávanými roky 2001 a 2011; zdroj a interpretace vlastní

Při porovnání hodnot z výše zpracovaných čtyř grafů lze říci, že ve většině sledovaných okresech hodnota dojížd'ky v roce 2011 klesala oproti roku 2001, a to jak u mužů, tak u žen a i jak u dojížd'ky do zaměstnání tak školy. Je zde však několik výchylek, jako například opačné, tedy stoupající hodnoty dojížd'ky u mužů do zaměstnání, kde tvoří výjimku hodnoty okresů Praha - východ a Praha - západ, nebo u dojížd'ky mužů do škol, kde jsou výjimky u okresů Kladno a Praha - východ.

Zde také v roce 2011 hodnoty naopak stouply. U dojíždky žen, je situace obdobná. U dojíždky do zaměstnání tvoří výjimku pouze okresy Praha - východ a Praha - západ a u dojíždky do škol jí opět tvoří Kladno a Praha-východ, zároveň však ještě okres Příbram.

Shrnutí

I když není zcela možné během následujících několika vět přesně charakterizovat a detailně popsat jednotlivé rozdíly a výsledky, které vychází z grafického znázornění statistických údajů, lze alespoň obecně shrnout směr, kterým se statistiky uchylují. Celkově mohu říci, že až na několik málo výjimek, drtivá většina hodnot u porovnávaných let měla u většiny okresů Středočeského kraje v roce 2011 spíše klesající charakter oproti údajům z roku 2001. Je zde patrný celkový pokles dojíždky i vyjíždky, a to jak do zaměstnání, tak do škol, zároveň i dle odvětví ekonomické činnosti. Z hodnot je současně i zřejmé, že vždy více dojíždí a vyjíždí muži než ženy a čím je věk vyšší, tím procento dojíždějících klesá. Opačnou situaci je možné spatřit pouze u okresů obklopujících hlavní město Prahu, tedy okresy Praha - západ a Praha - východ, kde hodnoty dojíždky v roce 2011 stouply. Z celku plyne, že Praha, jakožto hlavní město, tvoří silné regionální centrum příležitostí pro dojíždku a vyjíždku.

4. Diskuze

V této kapitole budu vycházet především z mých, do jisté míry, ne odborných a subjektivních názorů a myšlenek, vyvolávajících celou řadu pochybností a otázek, které vycházejí ze zdrojů a dat, použitých při tvorbě mé bakalářské práce. Dovolte mi zároveň, abych níže uvedla podstatné rozpory a kritiky k danému tématu a problematice.

Je samozřejmé, že všechny použité údaje v mé bakalářské práci vychází z dat ČSÚ, avšak položme si otázku, zda jsou tato data správná? Zda jsou uváděné hodnoty reálné? Nebo z jakých údajů a zdrojů vychází tato data? Údaje, které vyjdou z ČSÚ, jsou podstatné měřítko pro spousty dalších institucí, orgánů veřejných, ale i soukromých a tudíž se obecně považují za stoprocentní údaje.

Dle nového způsobu sběru dat využitého poprvé při SLDB 2011, došlo k významnému ovlivnění výsledků týkajících se konkrétně dojížděky do zaměstnání. Jako konkrétní příklad uveďme to, že více než třetina dotazovaných respondentů (v kraji téměř 36 %) totiž zcela vůbec nevedla, zda za prací dojíždí či nikoliv. I když tato skutečnost nebrání územnímu srovnání a po odečtu osob s nezjištěnou vyjížděkou ani vyčíslení intenzity vyjížděky z obcí, neumožňuje to bohužel srovnávání vývoje dojížděky v čase.

Dovolte mi ale poukázat na fakt, že tato data zase jen vycházejí od lidí a firem. Je v podstatě nedohledatelné a neprokazatelné, zda lidé uvedou ty správné informace či zda nepodají jiné, jakkoliv neúplné nebo jinak nereálné. Řada dotazovaných respondentů či subjektů mohla část informací podat také vědomě zkresleně či nepravdivě. Zcela určitě je i blíže nspecifikovatelné procento dat, které z nějakého důvodu nemohly být shromážděny, neboli zkrátka jejich hodnota nebyla zjištěna a není nijak zahrnuta ve statistikách. Všechny tyto okolnosti mě vedou k polemice a názoru, že data, se kterými se pracuje, nejsou v podstatě v absolutní míře pravdivá. Zcela jistě existuje nedohledatelná odchylka od pravé reality. V tomto případě jsem hovořila o chybách či neúplnostech v datech takových, která prostě nebyla zachycena či jinak uvedena. Je ale možné hovořit i o chybách, které vzniknou buď administrativní chybou již při zpracovávání a zadávání dat nebo jednoduše omylem, při sběru dat, již u prvotních tvůrců informací, tedy občanů a jiných subjektů.

Na druhou stranu však zase usuzuji, že není zcela možné těmto výchytkám a nepřesnostem nějak účinně předejít, neboť není možné ve sto procentech případů docílit vyplnění přesných a objektivních hodnot, vykazovaných jednotlivými respondenty. Do určité míry lze možná eliminovat pochybení lidského faktoru při práci se zadáváním dat, to však tvoří minimální míru pochybení.

5. Závěr

Problematika dojížděky a vyjížděky je velmi široká, a je tedy možné o ní hovořit značně dlouho, dovoluji mi však na závěr, v několika větách shrnout celkový poznatek a výsledek z mé bakalářské práce.

Ač sledování údajů o dojížděce a vyjížděce je v porovnání s historií velmi novodobá věc, dá se z druhé strany říci, že dle doposud změřených a dostupných dat má již určitý směr, kterým se uchyluje. Hodnoty dojížděky a vyjížděky jsou, dá se říci, závislé na chování a jednání obyvatelstva, na jeho migraci v rámci České republiky, na vývoji průmyslu, obchodu a podnikání, ale i na některých moderních trendech, kterým se obyvatelstvo učí a řídí.

Poměry hodnot dojížděky a vyjížděky v mnou sledovaných letech jsou více než zajímavé a když tak trochu předběhnu čas, určitě v další dekádě desetiletí budou ještě zajímavější. V řadě sledovaných okresů v rámci Středočeského kraje došlo k poklesu množství dojížděky a vyjížděky, až na několik málo zajímavých lokalit, například lokality kolem samotného hlavního města Prahy, okresy Praha východ a Praha západ. Zároveň je možné ze získaných hodnot uvést poznatek ten, že nejrozšířenějším dopravním prostředkem pro jízdu do zaměstnání je osobní automobil nebo že vyjíždějí do zaměstnání více muži středního věku než ženy. Nejčtenější je i vyjížděka, která zabere menší časový úsek z místa trvalého pobytu do místa práce a současně ta vyjížděka, která má denní charakter. Obecně lze v podstatě konstatovat, že čím vzdálenější je místo práce od místa pobytu, tím klesá množství proudů a dojíždějících. Je patrné, že lidé zkrátka nechtějí věnovat více času na dojížděku nad rámec toho, který je nezbytný.

Je zcela nezpochybnitelné, že dojížděku a vyjížděku ovlivňuje i celá řada prvků. Jedním z nich je například suburbanizace, která je, dá-li se to tak říci, problémem nejen České republiky, ale i celé řady vyspělých zemí, především zemí, kde v dřívější době působil socialistický režim. Lidé mají nyní větší možnosti práce ve větších a rozvinutějších lokalitách, jakými jsou velká města, do kterých se stěhují z méně infrastrukturou bohatých lokalit. Tím přímo i nepřímo ovlivňují vývoje měst, způsoby zástaveb v centrech, ale především v okrajových lokalitách velkých měst. Tyto lokality se pak jako důsledek mění, na okrajových částech měst vznikají řady rodinných zástaveb (satelitních městeček - suburbií) a někdy podíváme-li se pak na celkový vzhled a vývoj daného města, netvoří se zcela vhodným způsobem.

Dochází zde k určitému prolínání obyvatel venkovského života, chcete-li starousedlíků s obyvateli z měst. Tento jev do jisté míry i ovlivňuje rozvoj dopravy v konkrétních lokalitách, ať už posilování linek hromadné dopravy, tak i tvorbu a posilování pozemních komunikací tak, aby unesly váhu a množství přibalující se dopravy.

Asi bude trvat ještě několik let, možná desítek let, než osoby a obce, které vytvářejí jednotlivé územní plány, zcela pochopí důsledky suburbanizace a než změní způsob svého jednání. Svou prací rozhodně nevyřeším ani nezměním část popisované problematiky, neboť pouze vycházím ze statistických hodnot stanovených ČSÚ, avšak domnívám se, že spíše preventivně poukazuji na některé problémové součásti dojížděky a vyjížděky, které by se měly v budoucnu více koordinovat.

6. Přehled literatury a použitých zdrojů

ČSÚ, 2003: *Dojíždka do zaměstnání a škol – Česká republika*, Praha: 130 s.

ČSÚ, 2013: *Dojíždka do zaměstnání a škol podle výsledků Sčítání lidu, domů a bytů 2011 – Česká republika*, Praha: 161 s.

ČSÚ, 2004: *Metodické vysvětlivky*. Online:
[http://www.czso.cz/csu/2004edicniplan.nsf/t/C8004AF14B/\\$File/Met_vysv.pdf](http://www.czso.cz/csu/2004edicniplan.nsf/t/C8004AF14B/$File/Met_vysv.pdf), cit. 7.
4. 2014

ČSÚ, 2004: *Sčítání lidu, domů a bytů k 1. 3. 2001 – dojíždka a vyjíždka k 1. 3. 2001: Vyjíždka do zaměstnání*. Online:
<http://www.czso.cz/csu/2004edicniplan.nsf/p/4122-04>, cit. 10. 11.2013

ČSÚ, 2011: *Středočeský kraj má od loňska nejvíc obyvatel*. Online:
http://www.czso.cz/csu/tz.nsf/i/stredocesky_kraj_ma_od_lonska_nejvic_obyvatel20110920, cit. 19. 1. 2014

ČSÚ - KRAJSKÁ SPRÁVA ČSÚ V PARDUBICÍCH, 2005: *Dojíždka za prací a do škol v Pardubickém kraji za rok 2001: Vývoj dojíždky jako formy prostorové mobility v ČR*. Online: <http://notes3.czso.cz/csu/2004edicniplan.nsf/krajp/13-5321-04-xe>, cit. 2. 11. 2013

ČSÚ – KRAJSKÁ SPRÁVA ČSÚ V HL. M. PRAZE, 2012: *Statistická ročenka hlavního města Prahy 2012*. Online:
http://notes3.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/krajpubl/101011-12-r_2012-xa, cit. 19.
1. 2014

CSÚ – KRAJSKÁ SPRÁVA ČSÚ V HL. M. PRAZE , 2009: *Hodnocení vztahů mezi Prahou a Středočeským krajem na základě vybraných problémů*. Online:
http://notes3.czso.cz/csu/2009edicniplan.nsf/krajo/101362-09-2000___2008-5_hodnoceni_vztahu_mezi_prahou_a_stredocesky_krajem_na_zaklade_vybranych_problemu. 4. 4. 2014

ČSÚ – KRAJSKÁ SPRÁVA ČSÚ PRO STŘEDOČESKÝ KRAJ, 2005: *Dojížd'ka za prací a do škol ve Středočeském kraji (na základě výsledků SLDB 2001): Vývoj vyjížd'ky za prací a její intenzity.* Online: <http://notes3.czso.cz/csu/2004edicniplan.nsf/krajp/13-2146-04-xs>, cit. 11. 2. 2014

DENÍK VEŘEJNÉ SPRÁVY, 2000: *Suburbanizace velkých měst.* Online: <http://denik.obce.cz/clanek.asp?id=74606>, cit. 10. 3. 2014

DENÍK VEŘEJNÉ SPRÁVY, 2009: *Změny a trendy v rozmístění obyvatelstva (2).* Online: <http://denik.obce.cz/clanek.asp?id=6407836>, cit. 12. 11. 2013

EUROFOND, 2009: *General mobility.* Online: <http://www.eufound.europa.eu/areas/qualityoflife/eurlife/index.php?template=3&radioindic=103&idDomain=9>, cit. 3. 4. 2014

EUROPEAN COMMUNITIES, 2004: *How Europeans spend their time everyday life of women and men.* Online: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-58-04-998/EN/KS-58-04-998-EN.PDF, cit. 3. 4. 2014

EUROSTAT, 2013: *Passenger transport statistics.* Online: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Passenger_transport_statistics, cit. 3. 4. 2014

HUDEČKOVÁ H., LOŠŤÁK M., ŠEVČÍKOVÁ A., 2008: *Regionalistika, regionální rozvoj a rozvoj venkova.* Česká zemědělská univerzita, Praha: 193 s.

NALEZENO.CZ, 2009: *Satelitní městečka: škodí životnímu prostředí?* Online: <http://www.nazeleno.cz/bydleni/satelitni-mestecka-skodi-zivotnimu-prostredi.aspx>, cit. 7. 4. 2014

OECD, 2013: *Definition of Functional Urban Areas (FUA) for the OECD metropolitan database.* Online: <http://www.oecd.org/gov/regional-policy/Definition-of-Functional-Urban-Areas-for-the-OECD-metropolitan-database.pdf>, cit. 7. 4. 2014

OUŘEDNÍČEK M., 2001: *Nová sociálně prostorová struktura v zázemí Prahy.* Online: <http://web.natur.cuni.cz/~slamak/olomouc.html>, cit. 20. 2. 2014

OUŘEDNÍČEK M., 2006: *Sociální geografie pražského městského regionu.* Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy, Praha: 159 s

OUŘEDNÍČEK M., 2008: *Suburbanizace.cz*. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, Praha: 96 s.

OUŘEDNÍČEK M., BÍČÍK I., VÁGNER J., 2007: *Suburbanizace v zázemí Prahy. Životné prostředí*. Online: http://urrlab.cz/user/documents/default/suburbanizace/our_bic-vag.pdf, cit. 20. 2. 2014

PELTAN T., 2012: *Suburbanizace a energetická náročnost dojížděky*. Urbanismus a územní rozvoj, ročník XV – číslo 5/2012, 21 – 26 s.

SBORNÍK ZE SEMINÁŘE AÚUP, 2009: *Suburbanizace*, NK Praha: 95 s.

STAVEBNÍ KOMUNITA, 2012: *Stavební slovník*. Online: <http://stavebnikomunita.cz/page/stavebni-slovník-d>, cit. 2. 11. 2013

STŘEDOČESKÝ KRAJ, 2008: *Informace o Středočeském kraji*. Online: <http://www.kr-stredocesky.cz/portal/stredocesky-kraj/informace-o-kraji>, cit. 19.1. 2014

SÝKORA L., 2003: *Suburbanizace a její společenské důsledky*. Sociologický časopis, 39, č. 2, s. 217 - 233

ÚTVAR KONCEPCE A ROZVOJE MĚSTA PLZNĚ, 2013: *Sčítání lidu, domů a bytů 2001 a 2011*. Online: <http://ukr.plzen.eu/cz/analyticke-a-koncepcni-dokumenty/obyvatelstvo/scitani-lidu-domu-a-bytu-2001-a-2011/scitani-lidu-domu-a-bytu-2001-a-2011.aspx>, cit. 10. 11. 2013

ÚZEMNĚ ANALYTICKÉ PODKLADY, 2012: *Současný stav a trendy vývoje území hl. m. Prahy a jeho hlavních funkčních systémů*. Online: http://www.uppraha.cz/uploads/assets/soubory/data/UAP/UAP2012/2_1_praha_vnej-si-vztahy.pdf, cit. 4. 4. 2014

7. Seznam příloh

Práce obsahuje celkem 13 příloh. Obsahem příloh jsou tabulky z jednotlivých porovnání vyjížďky a dojížďky v letech 2001 a 2011.

- Tabulka č. 1: Směrové proudy vyjížďky (dojížďky) obyvatelstva vyjíždějícího (dojíždějícího) z obce obvyklého pobytu do obce zaměstnání nebo školy, počty osob v proudech vyjížďky (dojížďky) a podle krajů a okresů
- Tabulka č. 2: Vyjíždějící a dojíždějící do zaměstnání a školy podle času stráveného dojížďkou a podle krajů a okresů
- Tabulka č. 3: Bilance meziokresní dojížďky – vyjížďky do zaměstnání
- Tabulka č. 4: Vyjíždějící do zaměstnání a školy podle pohlaví, kraje a okresu vyjížďky
- Tabulka č. 5: Zaměstnané osoby vyjíždějící do zaměstnání podle odvětví ekonomické činnosti, frekvence vyjížďky a času stráveného vyjížďkou a podle kraje a okresu vyjížďky
- Tabulka č. 6: Dojíždějící do zaměstnání a školy podle pohlaví, věku a podle kraje a okresu dojížďky
- Tabulka č. 7: Dojíždějící do zaměstnání podle odvětví ekonomické činnosti, frekvence dojížďky, času stráveného dojížďkou a podle kraje a okresu dojížďky
- Tabulka č. 8: Bilance dojížďky - vyjížďky do zaměstnání a školy za kraje, okresy a města
- Tabulka č. 9: Bilance mezikrajské dojížďky - vyjížďky do zaměstnání a školy
- Tabulka č. 10: Vyjíždějící do zaměstnání a školy podle dopravních prostředků a podle kraje a okresu vyjížďky
- Tabulka č. 11: Dojíždějící do zaměstnání a školy podle dopravních prostředků a podle kraje a okresu dojížďky
- Tabulka č. 12: Vyjíždějící do zaměstnání a školy podle frekvence vyjížďky, podle kraje a okresu vyjížďky a podle pohlaví
- Tabulka č. 13: Dojíždějící do zaměstnání a školy podle frekvence dojížďky, podle kraje a okresu dojížďky a podle pohlaví