

5. ZÁVĚR

Dojíždka za prací je nejnámennější formou prostorové mobility obyvatel. Její význam ještě vzrostl v průběhu 90. let 20. století v důsledku společensko-ekonomických změn. Nové podmínky vyvolaly strukturální změny v národním hospodářství. Poměrně velké počty pracovníků se přesunuly z primárního do terciárního sektoru, který je lokalizován především ve větších ekonomických centrech. Vzhledem k tomu, že se jen zvolna během 90. let začal vytvářet trh s byty a ve středoevropských poměrech není tak obvyklé se stěhovat za prací jako v anglofonních zemích, projeví se změny v rozmístění pracovních příležitostí větší dojíždkou za prací. V některých odlehlejších oblastech s nevhodnou vzdělanostní strukturou ekonomicky aktivních obyvatel, kde dopravní a ekonomické důvody dojíždku komplikovaly, rostla v porovnání s dojíždkou za prací rychleji nezaměstnanost.

Z analýzy dat o dojíždce za prací v Pardubickém kraji vyplynulo:

- Porovnání dat o dojíždce za prací v letech 1991 a 2001 neumožňuje přesně kvantifikovat dopad společensko-ekonomických změn na dojíždku s ohledem na metodické odlišnosti zjišťovaných dat. Přesto, že byly v roce 1991 mezi dojíždějící započteny i ženy na další mateřské dovolené, které za prací dojížděly před nástupem na tuto dovolenou, vzrostla v Pardubickém kraji v porovnání s rokem 1991 celková vyjíždka za prací, přitom rychleji rostla vyjíždka přes hranice okresů a kraje i vyjíždka do zahraničí.
- Největší změny v zaměstnanosti nastaly v okrese Ústí nad Orlicí, což vedlo v tomto okrese k největšímu přírůstku vyjíždky za prací v období 1991 – 2001 v porovnání s ostatními okresy kraje.
- Intenzita vyjíždky za prací (podíl vyjíždějících zaměstnaných osob z obce bydliště na počtu bydlících zaměstnaných osob) vzrostla v kraji v období 1991 – 2001 z 36,3 % na 42,2 %, přitom nejvyšší byla v okrese Chrudim a Svitavy. V porovnání s ostatními kraji České republiky je intenzita vyjíždky z obcí Pardubického kraje třetí nejvyšší po Středočeském a Zlínském kraji.
- Počet vyjíždějících za prací do ostatních krajů ČR byl v roce 2001 o 5 905 osob vyšší než počet dojíždějících z ostatních krajů do Pardubického kraje. To znamená, že z hlediska nabídky pracovních příležitostí není Pardubický kraj soběstačný a část zaměstnaných osob musí za prací vyjíždět mimo kraj. Větší záporné saldo dojíždky za prací měly pouze kraje Středočeský, Moravskoslezský, Ústecký, Liberecký a kraj Vysočina. Oproti roku 1991 se záporné saldo dojíždky za prací Pardubického kraje téměř zdvojnásobilo.
- Uvnitř kraje byly zjištěny značné rozdíly v rozmístění pracovních příležitostí a bydlištěm potenciálních pracovníků. S nedostatečnou nabídkou pracovních míst se dlouhodobě potýkají okresy Svitavy a Chrudim. Zatímco na Chrudimsku se vzhledem k lepším možnostem dojíždění za prací projevuje tento stav nejvyšším záporným saldem dojíždky za prací, na Svitavsku se projevuje nejvyšší mírou nezaměstnanosti. V obou okresech se oproti roku 1991 záporné saldo dojíždky za prací zvýšilo. Kladné saldo dojíždky za prací pardubického okresu se v období 1991 – 2001 snižovalo, rostlo pouze v okrese Ústí nad Orlicí.
- Růst intenzity vyjíždky za prací z nejmenších obcí kraje byl v 90. letech vyvolán především úbytkem počtu pracovních míst v zemědělství. Z obcí do 200 obyvatel vyjížděly v roce 2001 více než tři čtvrtiny zaměstnaných osob a s rostoucí velikostí obce se intenzita vyjíždky snižovala až na pětinu zaměstnaných ve městech s více než 20 tisíci obyvateli. Přitom intenzitu vyjíždky v malých obcích snižuje to, že část těchto obcí je natolik odlehlá od center s nabídkou pracovních příležitostí, že zejména pro nekvalifikované osoby je při současných podmínkách pro poskytování sociálních dávek často dojíždění za prací finančně nezajímavé.
- Intenzita vyjíždky za prací byla v kraji u mužů, obdobně jako v celé České republice, o 8 procentních bodů vyšší než u žen. Z hlediska věkové struktury obyvatel je nejvyšší intenzita vyjíždky ve věkové kategorii 15 – 24 let (55 %) a 25 – 29 let (50 %), s rostoucím věkem klesá až na 23 % u zaměstnaných osob šedesátiletých a starších. Mezi mladšími zaměstnanými osobami je výrazně vyšší podíl vyjíždějících za prací do ostatních krajů a do zahraničí.
- Vzdělanostní struktura vyjíždějících ukazuje na to, že za prací častěji cestují absolventi vysokých škol v důsledku větší nabídky vhodných lépe placených míst ve velkých centrech dojíždky. Nadprůměrná intenzita vyjíždky vyučených osob souvisí s tím, že mezi vyučenými je vyšší podíl mužů, kteří obecně častěji za prací dojíždějí. Intenzita vyjíždky osob se základním vzděláním je podprůměrná, oproti výše uvedeným vzdělanostním kategoriím je o 5 procentních bodů nižší.

- V kraji připadá na 1 000 bydlících vysokoškolsky vzdělaných zaměstnaných osob pouze 924 pracovních míst obsazených vysokoškolsky (v okrese Chrudim dokonce jen 868, zatímco v okrese Pardubice 963).
- Intenzita vyjížděky za prací v zemědělství a lesnictví rostla v období 1991 – 2001 v Pardubickém kraji navzdory tomu, že se zaměstnanost v zemědělství výrazně snižovala. Intenzita vyjížděky do průmyslu vzrostla v kraji ve stejném období o 9 procentních bodů, v okrese Ústí nad Orlicí dokonce o 10 procentních bodů. Počet vyjíždějících vzrostl v porovnání s rokem 1991 ve stavebnictví a v terciárním sektoru. U žen podíl vyjíždějících do terciárního sektoru na počtu všech vyjíždějících žen přesáhl 50 %.
- Z celkového počtu vyjíždějících za prací téměř 85 % osob vyjíždělo denně a 5 % týdně. Průměrná doba cesty za prací byla v kraji 32 minut u vyjíždějících z obcí a 16 minut u dojížděky v rámci obce. V porovnání s celostátními údaji byla dojížděka (docházka) v rámci obce kratší v průměru téměř o čtvrtinu, cesta za prací do jiné obce byla kratší o 2 minuty, tj. o 6 %. Pouze v okrese Pardubice trvala vnitroobecní i meziobecní dojížděka za prací stejně dlouho jako byl republikový průměr, tj. 21, resp. 34 minut. S rostoucí velikostí obce roste průměrná doba strávená na cestě za prací nejen v rámci obce, ale i cestou do jiných obcí.
- V 90. letech 20. století se výrazně snížil podíl těch, kteří k cestě za prací využívají veřejnou dopravu. V roce 2001 již v kraji počet cestujících osobním automobilem převyšoval počet dojíždějících autobusem. V úhrnu používalo veřejné dopravní prostředky či jejich kombinaci 41 % dojíždějících, individuální dopravní prostředky 39 % dojíždějících, 5 % osob chodilo pěšky a u zbývajících 15 % dojíždějících nebyl dopravní prostředek blíže specifikován.

Dvě třetiny pracovních míst v kraji jsou soustředěny do 18 měst, která jsou současně největšími **centry dojížděky**. Tato centra byla na základě zvolených kritérií vybrána jako jádra **pracovních mikroregionů**.

- Do 19 obcí v kraji dojíždělo v roce 2001 za prací více než 1 000 osob, nejvíce do Pardubic (16 197), Chrudimi (5 979), Lanškrouna (5 736), Ústí nad Orlicí (3 947) a Svitav (3 485). Největší přírůstek dojíždějících byl v letech 1991 – 2001 zaznamenán u Lanškrouna, Pardubic, Litomyše, Jevíčka a Vysokého Mýta. Rostl též význam Letohradu jako centra dojížděky, zatímco se postupně snižoval význam Skutče. Mezi většími centry dojížděky zaznamenala v 90. letech největší úbytek dojíždějících Česká Třebová a Hlinsko.
- Druhým největším kladným saldem dojížděky se v roce 2001 řadil za Pardubice Lanškroun, následuje Chrudim, Ústí nad Orlicí, Litomyšl a Vysoké Mýto. Mezi největšími městy České republiky se Pardubice řadí kladným saldem dojížděky 7 949 osob na 12. místo. Z krajských měst zůstaly za Pardubicemi Karlovy Vary, Liberec a Ústí nad Labem, z ostatních (nekrajských) měst se před Pardubice dostala Mladá Boleslav a Opava.
- Největší disproporce mezi počtem pracovních míst a bydlících zaměstnaných osob byla v roce 2001 v Jevíčku a v Lanškrouně, kde na 1 000 bydlících připadalo téměř 2 000 pracovních míst. Jde o jedny z nejvyšších hodnot zaznamenaných v České republice.
- Centra se mezi sebou liší nároky na vzdělanostní úroveň dojíždějících. Nadprůměrný podíl vysokoškolsky vzdělaných osob směřuje do Pardubic, Ústí nad Orlicí, Chrudimi, Svitav a Holic, naproti tomu více dojíždějících se základním vzděláním má uplatnění v Lanškrouně, Jevíčku, Skutči a Hlinsku, tedy městech s vysokým podílem dojíždějících do průmyslu. Nadprůměrný podíl dojíždějících do stavebních firem byl zjištěn u Chrudimi a Litomyše, do odvětví dopravy tradičně u České Třebové. Pro administrativní centra (krajské město a města, kde sídlily okresní úřady) je typická vyšší zaměstnanost v terciární sféře (obchod a služby v širším slova smyslu).
- Z 18 pracovních mikroregionů v kraji je z hlediska počtu pracovních příležitostí největší pardubický mikroregion, ve kterém žije čtvrtina obyvatel kraje a ve kterém bylo soustředěno 63 408 obsazených pracovních míst (28 % z krajského úhrnu). Z hlediska rozlohy je největší chrudimský mikroregion (14 % rozlohy kraje a 17 % všech obcí v kraji). Tento mikroregion má však druhý nejnižší podíl pracovních míst v jádře (město Chrudim) na celkovém počtu míst v mikroregionu (48 %) po Jablonném nad Orlicí (32 %). Zatímco na Chrudimsku tato skutečnost souvisí s existencí čtyř subregionálních center dojížděky, mikroregion Jablonné nad Orlicí má jediné subregionální centrum Králíky.
- Nejtěsnější sepetí obcí v zázemí mikroregionu s jeho jádrem (více než 50 % vyjíždějících směřuje do jádra) bylo zjištěno v mikroregionu Česká Třebová, Lanškroun, Pardubice, Hlinsko a Litomyšl. Naproti tomu více než polovina vyjíždějících směřuje mimo mikroregion na Holickou, Skutečskou a v mikroregionu Jablonné nad Orlicí.

- Za nejuzavřenější mikroregion z hlediska dojížděky mezi obcemi mikroregionu (jádra i zázemí) lze považovat Lanškrounsko, Litomyšlsko a Pardubicko, za nejvíce otevřené Holicko, Českotřebovsko a Skutečsko.

Vyjíždka do škol je závislá především na tom, jak je v jednotlivých krajích hustá síť základního školství a na četnosti a rozmístění vyšší typů škol. V Pardubickém kraji bylo v roce 2001 celkem 240 základních škol, 93 středních škol a učilišť, 9 vyšších odborných škol a jedna vysoká škola.

- Intenzita vyjížděky do škol byla v roce 2001 v obcích Pardubického kraje hodnotou 43,6 % spolu s krajem Vysočina po Středočeském kraji druhá nejvyšší v rámci České republiky. V rámci kraje byla intenzita vyjížděky nejvyšší v okresech Svitavy a Chrudim, nejnižší v okrese Pardubice. Zatímco v obcích do 200 obyvatel vyjížděli až na malé výjimky všichni žáci a studenti, v krajském městě čtyři pětiny žáků a studentů cestovali do škol v rámci města.
- V porovnání s rokem 1991 se počet vyjíždějících do škol nezměnil. Úbytek vyjíždějících žáků základních škol, vyvolaný snížením počtu dětí do 14 let, byl kompenzován zvýšením počtu studentů, vyjíždějících za vyšším a vysokoškolským vzděláním. Intenzita vyjížděky do škol poklesla v porovnání s rokem 1991 o 4 procentní body. Změna struktury vyjíždějících ve prospěch starších studentů vedla ke zvýšení podílu vyjíždějících do jiných krajů a do zahraničí.
- Záporné saldo dojížděky do škol Pardubického kraje se vzhledem k ostatním krajům v průběhu 90. let téměř zdvojnásobilo na 5 828 osob v roce 2001. Mezi všemi kraji bylo záporné saldo dojížděky Pardubického kraje čtvrté nejvyšší po Středočeském kraji, kraji Vysočina a Zlínském kraji. V rámci kraje měl v roce 2001 největší záporné saldo okres Chrudim. U studentů mužského pohlaví to byl okres Svitavy vzhledem k tomu, že je v tomto okrese málo středních škol vhodných pro přípravu chlapců na budoucí povolání.
- V roce 2001 bylo mezi vyjíždějícími žáky a studenty 70 % těch, kteří dojížděli denně a 23 % jich vyjíždělo jednou týdně. Nedenní dojíždka se na záporném saldu dojížděky kraje podílela dvěma třetinami.
- Zatímco vnitroobecní dojíždka (docházka) do škol trvala v průměru 13 minut, vyjíždějící do škol do jiných obcí trávili v průměru na cestě 35 minut. K hlavním příčinám delšího cestování do školy v porovnání s cestou za prací je vyšší využívání veřejné dopravy. Podíl cestujících studentů rychlejšími individuálními dopravními prostředky (buť jako spolucestující) je téměř zanedbatelný – méně než 4 %.
- V kraji je 10 center dojížděky, do kterých dojíždí více než 1 000 žáků a studentů. Za Pardubice a Chrudim se počtem dojíždějících řadí Vysoké Mýto, Litomyšl, Ústí nad Orlicí, Lanškroun, Polička, Česká Třebová, Žamberk a Svitavy. V porovnání s rokem 1991 vzrostla nejvýrazněji dojíždka do škol v Pardubicích, Litomyšli a ve Vysokém Mýtě. Největší úbytek studentů zaznamenala Moravská Třebová, Ústí nad Orlicí a Hlinsko.

Změny dojížděky, které se projevily v 90. letech, **pokračují i po roce 2001**. Reorganizace státní správy k 1. lednu 2003, spojená se zánikem 73 okresních úřadů a s přenesením části jejich kompetencí na 205 obcí s rozšířenou působností, ovlivnila dojíždku administrativních pracovníků a tím i změny v dojíždkových prouděch osob se středoškolským a vysokoškolským vzděláním. Vývoj posledních let ukazuje na to, že ne všechny zahraniční firmy, které v Pardubickém kraji převzaly či vybudovaly výrobní podniky, budou výrobu nadále rozšiřovat. Zvláště v menších centrech dojížděky může i odchod jediného velkého zaměstnavatele znamenat rozpad celého pracovního mikroregionu. V roce 2004 se takovému stavu blížilo Jevíčko v důsledku omezování výroby GILLETTE CZECH. Do budoucna ovlivní dojíždku za prací i změny v bytové výstavbě. Odklon od výstavby bytových domů ve městech ve prospěch rodinných domů v menších obcích poblíž měst, odkud je dobrá dopravní dostupnost, povede k růstu dojížděky za prací i do škol do největších center dojížděky v kraji. Tato centra porostou rychleji i vzhledem k většímu zájmu investorů budovat nové kapacity zejména v místech koncentrace kvalifikované pracovní síly. U Pardubic se již pozitivně projevuje pokračující výstavba dálnice D11. Napojení města na dálniční síť v roce 2006 je velkým stimulem pro zahraniční investory. V neposlední řadě je třeba uvést, že dojížděkové proudy na Přeloučsku po roce 2005 významně ovlivní budovaná automobilka v Kolíně, která počítá s pracovníky též z nejzápadnější části Pardubického kraje.

Dojíždka do škol se bude v následujících letech měnit nejen v závislosti na populačním vývoji a na bytové výstavbě a s ní souvisejícím stěhováním obyvatelstva, ale také v závislosti na změnách sítě všech typů škol.