

5. ZÁVĚR

Dojíždka za prací a do škol je jednou z nejdůležitějších forem prostorové mobility obyvatelstva a získané údaje spolu s dalšími informacemi (demografický vývoj, dopravní obslužnost apod.) mohou sloužit k dalším specializovaným studiím. Analýza dojíždky nabývá ještě většího významu v souvislosti se společensko-ekonomickými změnami v poslední dekádě minulého století. Dochází ke strukturálním změnám v národním hospodářství, především rozšíření terciárního sektoru na úkor sektoru primárního. Změny v rozmístění pracovních příležitostí se projeví větší mírou dojíždky za prací.

Údaje o dojíždce do zaměstnání se při sčítání v roce 2001 zjišťovaly již počtvrté za sebou, zatímco do škol teprve potřetí, poprvé však v takovém rozsahu. Přesto, že srovnatelnost údajů je částečně ovlivněna metodickými a územními změnami, odrážejí výsledná data o dojíždce významné změny ve společnosti.

Z analýzy dat o **dojíždce za prací** v Ústeckém kraji vyplynuly následující závěry:

- Počet vyjíždějících z obce do zaměstnání v porovnání s rokem 1991 mírně poklesl, změnila se však struktura podle územních typů vyjíždky - téměř dvojnásobný nárůst mezikrajové vyjíždky (druhá nejvyšší v ČR) a téměř trojnásobný do zahraničí.
- Z hlediska pohlaví mezi vyjíždějícími zaujímají téměř dvě třetiny muži s převahou ve všech typech prostorové vyjíždky, ženy preferují vyjíždku na kratší vzdálenosti v rámci okresu.
- Z pohledu věku se na celkovém počtu vyjíždějících podílejí téměř z poloviny střední věkové skupiny (30 - 49letí). S rostoucím věkem se počet vyjíždějících snižuje a zvyšuje se podíl cest na kratší vzdálenosti.
- Vyjíždějící denně tvoří převážnou většinu úhrnu, jejich podíl na celkové vyjíždce je však téměř o 13 procentních bodů nižší než před deseti lety, tzn. že se zvýšila nedenní forma dojíždky s častějším využíváním přechodných pobytů.
- Struktura podle času stráveného na cestě se liší podle prostorových typů vyjíždky, při vyjíždce v obci je nejpočetněji zastoupen interval do čtvrt hodiny, mimo obec již 15 minut až hodinu. Průměrná doba cesty je v obci 19 minut a mimo obec 34 minuty.
- Při cestě do zaměstnání mimo obec svého bydliště preferuje nejvíce osob veřejnou hromadnou dopravu a v rámci ní autobus, více než třetina osob se dopravuje vlastním dopravním prostředkem, a to hlavně automobilem.
- V bilanci dojíždky a vyjíždky převyšují vyjíždějící z obce o více než 15 tisíc osob dojíždějící, což představuje zápornou bilanci, která se za posledních deset let zvýšila více než trojnásobně.
- V rámci kraje bylo stanoveno 19 největších center dojíždky za prací, z toho 16 sídel obcí s rozšířenou působností (ORP) a dále ještě 3 města s vysokým počtem dojíždějících a s aktivním saldem celkové pracovní dojíždky. Na základě zvolených kritérií bylo 16 sídel ORP současně vybráno i jako jádra pracovních mikroregionů.

Dojíždka do škol je závislá především na hustotě sítě základních škol a na četnosti a rozmístění škol vyššího typu.

- Počet vyjíždějících žáků, studentů a učňů mimo obec bydliště se mezi posledními sčítáními zhruba o desetinu snížil v závislosti na poklesu počtu dětí školního věku. Částečně vzrostl podíl vyjíždějících v rámci okresu na úkor meziokresní vyjíždky jako důsledek nárůstu škol vyššího stupně v rámci kraje. Mírně se zvýšila i mezikrajová vyjíždka (vč. zahraničí).
- Mezi vyjíždějícími mimo okres bydliště převažovali studující starší 15 let.
- Podíl vyjíždějících denně v rámci ČR byl v porovnání s vyjíždkou za prací nižší o 4 procentní body.
- Z hlediska času stráveného na cestě je vyjíždka v obci nejpočetněji zastoupena v intervalu do čtvrt hodiny (stejně jako za prací), mimo obec je čtvrt až půl hodiny. Podíl nejkratšího a zejména nejdelšího časového intervalu je vyšší než u vyjíždky za prací (o 1,2, resp. 5,1 procentního bodu), což se odráží v délce průměrné cesty (36 minut). V obci je průměrná doba cesty 13 minut.
- Nejrozšířenějším dopravním prostředkem při cestách do škol byl jednoznačně autobus.
- Počet vyjíždějících z obce za vzděláním převyšuje (stejně jako u pracujících) počet dojíždějících, a to o 4,6 tisíce, na rozdíl od bilance dojíždky za prací se však záporné saldo dojíždky do škol v období let 1991 - 2001 snížilo téměř o 13 % (o 675 osob).

- V kraji bylo stanoveno na základě kritérií 26 center dojížděky do škol, z toho 16 sídel ORP, 9 měst a 1 obec, do kterých dojíždí kromě žáků základních škol i uční a studenti středních škol a učilišť. Dominantní postavení má Ústí nad Labem, kde se nachází sídlo jediné vysoké školy v regionu.

Změny v dojížděce, 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 kompetencí na 205 obcí s rozšířenou působností a na nově vzniklé krajské úřady, byla doprovázena v mnoha případech i přesunem některých pracovníků. To ovlivnilo dojížděku především administrativních pracovníků a způsobilo i změny v dojížděkových proudech osob se středoškolským a vysokoškolským vzděláním.

Budoucí vývoj mohou ovlivnit rovněž předpokládané změny v bytové výstavbě (odklon od výstavby bytových domů ve městech ve prospěch rodinných domů v menších obcích poblíž měst) a s nimi související stěhování obyvatelstva. Dalším důležitým faktorem je dopravní obslužnost, která bývá lepší u větších center dojížděky. Vývoj dojížděky do škol bude dále závislý na populačním vývoji obyvatelstva a rovněž na změnách sítě všech typů škol. Rušení základních škol v „malých obcích“ v důsledku nepříznivého populačního vývoje posledních let může mít za následek další pokles „vitality“ obce, což s sebou nese pokles migrační atraktivity s nepříznivými důsledky pro budoucí demografický vývoj obce.

Nemalý dopad na vývoj dojížděky je možno očekávat rovněž od vzniku nových pracovních příležitostí, zejména v oblastech soustředěné výstavby zahraničních investorů (tzv. průmyslové zóny neboli triangly), které s sebou přinášejí na relativně malém prostoru zaměstnání pro stovky osob a tím opět změnu pracovní mobility (Most, Žatec, Lovosice apod.)

Rovněž v nedávné době zahájené rušení vojenských posádek v několika oblastech Ústeckého kraje může představovat pro pracovníky z tohoto odvětví činnosti změnu při cestách za prací, a to především na větší vzdálenosti, často i mimo kraj bydliště a na změnu času případně i frekvence dojížděky.