

## 2.7 Centra dojížd'ky za prací

V předchozí části rozboru (kap. 2.1. – 2.6.) byla pracovní dojížd'ka posuzována v územní struktuře podle okresů, doplňkově i podle velikostních skupin obcí a největších měst. Takové hodnocení územních disparit je silně závislé na stávajícím územně-správním uspořádání. Dojížd'ka obyvatel za prací je však procesem, do kterého se kromě nesporných „umělých“ vlivů administrativních<sup>10</sup>, promítá i určitá míra spontánnosti či přirozenosti. Intenzita dojížd'ky je dána především přirozenou atraktivitou jednotlivých lokalit, vytvářenou jak dlouhodobým historickým vývojem, tak i ekonomickou úspěšností měst či regionů v současném transformačním období.

**Cílem** následující části je snaha o přesnější zachycení skutečného rozmístění pracovních příležitostí, jejich struktury a také identifikace významných center kraje. Rozbor je doplněn podrobnými tabulkami (viz příloha) s charakteristikami dojíždějících z nejméně významných zdrojových obcí, dojížd'kové proudy se zde neomezují pouze na hranice daného kraje, ale pokrývají celé území ČR.

Ve Středočeském kraji je 29 obcí, do kterých v roce 2001 dojíždělo za prací více než 1 000 osob. Kromě měst, která byla podle stanovených kritérií zvolena za centra dojížd'ky a jsou uvedena v tabulce 2.17. (bez Sázavy) se jednalo ještě o města Říčany, Rudná, Neratovice, Český Brod, Kosmonosy, Mnichovo Hradiště, Žebrák, Odolena Voda, Čelákovice a Lysá nad Labem. Centra pracovní dojížd'ky se většinou shodují s obcemi s rozšířenou působností. Sedm ORP (jsou mezi výše jmenovanými) se centry nestalo – jedná se především o města poblíž Prahy nebo Mladé Boleslavi, kde působí vliv silnějšího centra. Jediné město, které bylo zvoleno za centrum dojížd'ky a není ORP, je Sázava se 722 dojíždějícími a 2 177 pracovními příležitostmi.

**Tab. 2.17 Dojíždějící za prací do vybraných center dojížd'ky podle pohlaví a věku**

Kraj, centrum dojížd'ky	Dojíždějící do obce celkem	z toho podíl žen (v %)	Dojíždějící podle věku (v %)						Podíl dojíždějících denně (v %)
			15 - 24 let	25 - 29 let	30 - 39 let	40 - 49 let	50 - 59 let	60 let a více	
<b>Kraj celkem</b>	<b>212 902</b>	<b>38,4</b>	<b>15,5</b>	<b>14,5</b>	<b>23,3</b>	<b>25,2</b>	<b>19,3</b>	<b>2,2</b>	<b>86,4</b>
Mladá Boleslav	20 655	31,9	21,5	18,2	22,3	21,4	15,5	1,1	86,5
Kladno	9 745	40,5	15,5	14,0	23,2	24,4	20,2	2,7	88,0
Kolín	8 632	39,9	14,8	13,5	23,0	27,2	19,7	1,7	86,1
Benešov	6 773	44,8	17,2	14,8	23,0	25,6	17,5	1,9	85,9
Příbram	6 458	42,9	17,5	15,3	22,9	25,7	16,8	1,7	89,0
Rakovník	5 217	42,7	19,0	15,9	23,3	24,3	16,3	1,2	86,8
Beroun	5 111	47,3	14,6	14,1	23,4	25,8	20,0	2,0	86,4
Nymburk	4 660	40,6	12,3	14,0	22,5	28,2	21,4	1,7	81,2
Kutná Hora	4 226	38,7	16,7	15,2	23,3	26,1	17,4	1,3	86,7
Mělník	4 199	42,2	15,6	15,0	24,5	22,9	19,7	2,3	83,3
Brandýs n.Labem	3 746	43,2	18,3	14,7	24,5	24,1	16,0	2,3	79,6
Slaný	3 622	35,5	14,2	13,7	23,6	26,3	20,2	2,0	88,8
Kralupy n. Vltavou	3 568	31,5	13,5	15,6	24,4	23,8	20,9	1,8	81,6
Čáslav	3 028	37,5	23,8	13,2	21,8	23,8	15,9	1,5	78,5
Hořovice	2 996	47,4	15,9	14,9	23,0	24,5	20,0	1,8	91,0
Poděbrady	2 637	49,7	17,8	16,8	22,4	24,6	16,2	2,2	85,1
Vlašim	1 766	43,5	13,1	12,5	24,3	29,0	19,9	1,1	90,8
Dobříš	1 721	45,4	16,7	13,7	24,2	25,2	18,4	1,8	85,8
Sedlčany	1 612	46,6	13,5	12,8	22,3	32,3	18,1	1,0	92,6
Sázava	722	42,5	16,8	14,3	22,3	25,5	20,6	0,6	83,8

<sup>10</sup> Dojížd'ka za prací je ovlivněna současným územním uspořádáním díky přímé vazbě pracovních míst ve veřejném sektoru (veřejná správa, zdravotnictví, školství, soc. služby) na správním uspořádání státu. Přitom podíl veřejného sektoru na celkové zaměstnanosti se v celonárodním měřítku blíží 25 %.

Je však třeba připomenout, že silně administrativně determinovány jsou především vztahy obyvatel ke správním institucím, zdravotnickým a do značné míry i ke školským zařízením. Zároveň jde o jevy, o kterých (s výjimkou dojížd'ky žáků a studentů do škol) nelze v současnosti získat žádné ucelené, územně podrobně členěné statistické údaje. Naopak za relativně „přirozené“ procesy lze označit především pohyby za prací, za nákupy, za kulturu, nebo migraci obyvatel.

Největší centrum pracovní dojížděky ve Středočeském kraji je Mladá Boleslav, která byla v roce 1991 v dojížděce za prací až na třetím místě. Po privatizaci automobilového podniku Škoda zahraničním investorem a realizaci rozvojových programů došlo k prudkému rozvoji automobilového průmyslu, počet dojíždějících se více než zdvojnásobil a překročil 20 tisíc.

Naproti tomu Kladno, které bylo v roce 1991 s 13 270 dojíždějícími největším centrem dojížděky, ztratilo vlivem restrukturalizace průmyslu a útlumu těžby uhlí v zaměstnanosti na významu a počet dojíždějících za prací klesl na necelých 10 tisíc. Dojížděka do Kladna zůstala 2. největší ze středočeských měst, avšak počet vyjíždějících z tohoto centra byl o 2,5 tisíce vyšší než v roce 1991. Restrukturalizace průmyslu se dotkla i dalšího centra, do kterého v roce 1991 dojížděl 2. největší počet osob – Kolína. Vlivem útlumu zejména elektrotechnického a chemického průmyslu se snížil počet pracovních příležitostí a počet dojíždějících klesl o čtvrtinu, tj. o 2,5 tisíce osob. Podobně je na tom i další z dřívě velmi významných center dojížděky – Příbram, kde počet dojíždějících klesl o více než tisíc osob (o 15 %). O jednu třetinu, což představuje více než 2 tisíce osob, poklesl počet dojíždějících i do Nymburka, kde došlo k podstatnému snížení počtu zaměstnaných ve strojírenském průmyslu.

Ke zvýšení počtu dojíždějících mezi dvěma posledními sčítáními došlo kromě Mladé Boleslavi jen v několika menších centrech dojížděky, nejpodstatněji v Brandýse n.L.-St. Boleslavi (o 41 %, tj. o 1 098 osob), kde došlo vzhledem k výhodné poloze vůči Praze k výstavbě nových výrobních společností. Nárůst počtu dojíždějících byl zaznamenán dále v Kralupech n. Vltavou (o 22 %, tj. o 639 osob), Rakovníku (20 %, 873 osob), méně výrazný pak v Benešově, Poděbradech a Čáslavi.

Z tabulky 2.17 je zřejmá diferenciací center dojížděky z hlediska podílu dojíždějících žen. Do žádného z center nedojíždí více žen než mužů. Podíl žen blízký se polovině byl zjištěn v Poděbradech, kde je oproti jiným centrům nadprůměrné zastoupení pracujících v obchodě a ve zdravotnictví. Nejnižší podíl žen, nedosahující ani třetiny dojíždějících, byl v Kralupech n. Vltavou a Mladé Boleslavi – centrech, kde dominuje chemický, resp. automobilový průmysl.

Nejvyšší podíl dojíždějících nejmladší věkové skupiny dojíždí do Čáslavi, kde vysoký podíl zaměstnaných pracuje ve státní správě – obraně. Tím lze vysvětlit i nejnižší podíl denně dojíždějících ze všech Středočeských měst (78,5 %). Vojenská posádka byla i v Brandýse n. L.-St.Boleslavi, kde rovněž podíl denně dojíždějících nedosáhl ani 80 %. Tato města se tak vymykají obecnému zjištění, že ve srovnání s největšími centry dojížděky je u menších center typický vyšší podíl denní na celkové dojížděce, jak je to např. u Sedlčan, Vlašimi a Hořovic, kde podíl denní dojížděky přesahuje 90 %. Vysoký podíl denně dojíždějících je i u měst s větším počtem obyvatel, ale nižšími pracovními příležitostmi jako jsou Příbram a Kladno. Ve větších centrech pestřejší nabídka pracovních příležitostí a vyšší úroveň platů spolu s vysokými náklady na pořízení bytu vede k tomu, že v těchto centrech bydlí častěji mladší pracovníci přechodně v ubytovnách a do trvalého bydliště dojíždějí týdně i méně často. Kromě toho je ve velkých městech vyšší podíl zaměstnaných osob, které žijí mimo trvalé bydliště v pronajatých bytech. To platí bezvýhradně pro Prahu, ze středočeských měst má Mladá Boleslav sice druhý nejvyšší podíl dojíždějících nejmladší věkové skupiny, podíl denně dojíždějících je však průměrný.

V roce 2001 byly zjištěny značné rozdíly v nárocích zaměstnavatelů v jednotlivých centrech dojížděky na **vzdělanostní úroveň dojíždějících**. Do Sázavy, Sedlčan, Slaného či Kralup n.V. dojíždí více než desetina osob se základním vzděláním a kolem 55 % se vzděláním učňovským a středním bez maturity. Extrémně vysoký podíl (20%) vysokoškolsky vzdělaných osob dojíždělo do Brandýsa n.L.-St. Boleslavi, kde značnou část dojíždějících tvořili armádní důstojníci. Desetiprocentní a vyšší podíl vysokoškoláků dojíždí do Mělníka, Berouna a Kladna. Naproti tomu do Sázavy dojížděly jen 3 % vysokoškolsky vzdělaných osob.

Mezi dojíždějícími do center dojížděky v kraji je většinou vyšší podíl osob se základním vzděláním než mezi vyjíždějícími. U osob s vyšším vzděláním byly v roce 2001 podíly vyjíždějících ze všech center v kraji vyšší než podíly dojíždějících s vysokoškolským vzděláním. Obecně lze konstatovat, že vyjížděka vzdělanějších osob směřuje do hierarchicky vyšších center (z měst Středočeského kraje do Prahy).

Saldo dojížděky za prací bylo v roce 2001 kladné v 7 centrech dojížděky ve všech kategoriích vzdělání. Až na Hořovice se jedná o největší centra dojížděky (kromě Kladna a Příbrami, kde je i celkové záporné saldo). Nejvyšší kladné saldo dojíždějících vysokoškoláků bylo v Mladé Boleslavi (+ 1 079 osob), Benešově (+150 osob) a Kolíně (+103 osob). Nejvyšší záporné saldo dojížděky vysokoškoláků mělo Kladno (-907 osob), Slaný (-325 osob) a Poděbrady (-276 osob).

Kombinací s dalšími daty ze sčítání lidu 2001 (vzdělanostní struktura zaměstnaných osob ve vybraných městech) lze určit **vzdělanostní strukturu na obsazených pracovních místech** ve vybraných městech. S výjimkou Kladna připadalo ve všech centrech dojížděky na 1 000 bydlících zaměstnaných osob se základním vzděláním a vyučených více než 1 000 pracovních míst pro tuto kvalifikaci. Největší odchylka byla zjištěna v Hořovicích, kde na 1 000 bydlících zaměstnaných se základním vzděláním připadalo 1 872 obsazených pracovních míst (krajský průměr činil 927 osob) a na 1 000 bydlících vyučených připadlo 1 761 obsazených míst (krajský průměr 918 míst).

**Tab. 2.18 Dojíždka za prací do vybraných center dojíždky podle nejvyššího ukončeného vzdělání**

Kraj, centrum dojíždky	Vyjíždějící z obce					Dojíždějící do obce				
	celkem	z toho nejvyšší ukončené vzdělání (v %)				celkem	z toho nejvyšší ukončené vzdělání (v %)			
		základní a bez vzdělání	učňovské a střední bez mat.	střední s mat. a vyšší	vysoko- školské		základní a bez vzdělání	učňovské a střední bez mat.	střední s mat. a vyšší	vysoko- školské
<b>Kraj celkem</b>	<b>279 664</b>	<b>7,9</b>	<b>44,5</b>	<b>36,6</b>	<b>10,8</b>	<b>212 902</b>	<b>8,6</b>	<b>48,9</b>	<b>33,1</b>	<b>9,2</b>
Mladá Boleslav	3 764	7,8	32,5	41,6	18,0	20 655	8,7	51,8	30,8	8,5
Kladno	12 311	6,8	33,8	43,9	15,3	9 745	7,2	44,0	38,7	10,0
Kolín	3 353	4,1	31,0	46,1	18,6	8 632	8,0	45,3	38,1	8,4
Benešov	2 499	3,8	30,3	45,3	20,4	6 773	6,9	44,3	38,8	9,7
Příbram	4 144	6,7	35,8	40,4	17,0	6 458	6,3	44,0	39,9	9,6
Rakovník	1 708	4,2	30,8	46,8	18,1	5 217	9,8	52,4	30,8	6,6
Beroun	3 558	7,6	37,9	40,2	14,0	5 111	8,0	43,6	37,8	10,4
Nymburk	2 300	4,8	36,5	44,0	14,4	4 660	6,7	46,1	37,7	9,4
Kutná Hora	2 127	3,8	32,4	43,4	20,3	4 226	6,2	46,6	37,2	9,8
Mělník	3 259	4,8	36,8	42,6	15,7	4 199	8,0	45,8	35,0	11,0
Brandýs n.Labem	3 111	4,7	32,5	42,2	20,5	3 746	8,0	39,6	32,4	19,9
Slaný	2 840	4,3	28,9	46,0	20,6	3 622	10,3	54,4	28,0	7,2
Kralupy n. Vltavou	3 018	6,6	34,5	42,7	16,1	3 568	10,1	51,3	28,8	9,6
Čáslav	1 710	2,8	26,8	50,5	19,7	3 028	6,2	47,7	37,0	8,9
Hořovice	1 186	5,5	39,7	41,1	13,4	2 996	9,2	49,4	35,1	6,2
Poděbrady	2 350	2,3	28,6	47,5	21,5	2 637	9,4	49,1	32,5	8,7
Vlašim	2 117	4,6	36,1	46,9	12,3	1 766	9,3	54,2	29,1	7,2
Dobříš	1 733	3,7	35,7	42,2	18,1	1 721	9,1	54,6	29,5	6,9
Sedlčany	1 164	4,6	40,8	40,7	12,5	1 612	10,8	52,2	29,3	7,6
Sázava	475	4,6	40,2	44,2	10,5	722	13,4	56,1	27,1	3,3

Ve všech hlavních centrech dojíždky v kraji s výjimkou Nymburka zůstává i nadále rozhodujícím **odvětvím** s nejvyšším podílem dojíždějících průmysl. Více než tři čtvrtiny dojíždějících směřují do průmyslu v Sázavě, téměř dvě třetiny v Mladé Boleslavi a téměř polovina ve Vlašimi a Hořovicích.

**Tab. 2.19 Dojíždějící za prací do vybraných center dojíždky podle odvětví**

Kraj, centrum dojíždky	Dojíždějící do obce celkem	Dojíždějící podle odvětví (v %)					Denně dojíždějící podle času stráveného na cestě (v %)			
		průmysl	staveb- nictví	obchod	doprava a telekomun.	škol.,zdrav., soc.činnosti	do 14 minut	15 - 29 minut	30 - 59 minut	60 minut a více
<b>Kraj celkem</b>	<b>212 902</b>	<b>37,6</b>	<b>8,6</b>	<b>10,6</b>	<b>8,2</b>	<b>8,9</b>	<b>19,8</b>	<b>39,3</b>	<b>33,5</b>	<b>7,1</b>
Mladá Boleslav	20 655	63,4	4,9	6,1	4,9	6,0	7,1	34,7	48,1	9,9
Kladno	9 745	30,5	11,3	11,4	9,1	12,4	11,0	39,2	41,3	8,2
Kolín	8 632	37,1	8,7	8,7	12,6	9,6	12,9	41,8	38,6	6,5
Benešov	6 773	26,9	12,9	8,5	10,3	11,0	13,6	36,6	41,7	7,8
Příbram	6 458	28,4	12,1	13,1	8,8	11,4	13,9	39,4	38,6	7,8
Rakovník	5 217	40,8	9,1	7,4	9,8	7,9	14,5	43,0	37,1	5,3
Beroun	5 111	23,7	13,4	10,5	9,3	12,8	12,9	39,2	40,3	7,3
Nymburk	4 660	22,6	5,7	9,4	24,0	10,9	13,6	43,2	37,3	5,6
Kutná Hora	4 226	37,0	8,9	8,8	4,7	9,0	13,2	40,6	38,1	7,6
Mělník	4 199	24,1	9,1	11,5	11,7	14,2	14,7	41,7	36,6	6,6
Brandýs n.L.-St.Bo	3 746	30,4	5,8	10,1	4,2	8,9	15,8	33,0	38,7	12,3
Slaný	3 622	40,8	10,2	10,5	7,5	9,6	15,9	45,0	34,2	4,7
Kralupy n. V.	3 568	41,1	11,4	8,0	15,8	4,6	14,6	40,9	34,4	9,7
Čáslav	3 028	25,9	9,2	8,6	7,2	13,4	22,7	43,1	29,5	4,8
Hořovice	2 996	48,1	3,6	10,8	8,4	12,9	26,7	43,3	26,4	3,3
Poděbrady	2 637	37,2	8,3	12,7	5,6	11,7	14,9	42,3	36,5	5,7
Vlašim	1 766	48,6	7,0	8,6	4,3	8,8	17,0	48,5	29,8	4,6
Dobříš	1 721	32,9	7,3	12,6	7,8	9,8	21,8	41,0	31,6	5,1
Sedlčany	1 612	39,0	8,6	11,4	4,3	12,0	25,3	43,8	27,1	3,6
Sázava	722	75,6	4,8	3,0	1,1	2,8	13,7	33,7	45,1	6,4

Nejnižší podíly (kolem jedné čtvrtiny dojíždějících) tvoří dojíždějící do odvětví průmyslu v Nymburku, Berouně, Mělníku, Čáslavi a Benešově. Více než desetina dojíždějících osob je zaměstnána ve stavebnictví v Berouně, Benešově, Příbrami, Kralupech n.V., Kladně a Slaném. Do odvětví obchodu dojíždí více než desetina dojíždějících v polovině centrech. Nejvyšší podíl (kolem 13 %) byl zjištěn v Příbrami, Poděbradech a Dobříši. Dominantní postavení má dojízdka do odvětví dopravy v Nymburku (24 %), nadprůměrná je v Kralupech n. V., Kolíně a Mělníku. Nejvyšší podíl dojíždějících do zdravotnictví a sociálních činností je v Hořovicích a Mělníku (10 %). Vysoký podíl (více než třetina) dojíždějících do veřejné správy a služeb je do Brandýsa n.L. –St. Boleslavi a Čáslavi a dále do bývalých okresních měst (kolem jedné čtvrtiny).

**Průměrný čas strávený na cestě** do většiny center dojízdky se příliš neliší, pohybuje se většinou v rozmezí 29-33 minut. Delší je jen v největším centru Mladé Boleslavi (36 minut) a dále v Brandýse n.L. a Kladně (35, resp. 34 minut). V Mladé Boleslavi byl extrémně nízký podíl dojíždějících do 14 minut a nejvyšší podíl osob, které na cestě do zaměstnání stráví 30 - 59 minut, v Brandýse byl vysoce nadprůměrný podíl dojíždějících více než hodinu. Naproti tomu kratší doba dojízdky do Hořovic, Sedlčan (26 minut) a Čáslavi (27 minut) je dána vysokým podílem dojíždějících méně než 15 minut.

Značné rozdíly byly v roce 2001 mezi centry dojízdky zjištěny u druhu **dopravního prostředku**, který je obvykle používán k cestě za prací. Zatímco průměrně v kraji nejčastěji překonávali dojíždějící vzdálenost z místa bydliště na pracoviště jako řidiči automobilu, v jednotlivých centrech je nejčastěji používaným dopravním prostředkem autobus (s výjimkou Kralup n.V., Poděbrad a Nymburka).

**Tab. 2.20 Dojíždějící denně za prací do center dojízdky podle použitého dopravního prostředku**

Kraj, centrum dojízdky	Dojíždějící do obce celkem	z toho použitý dopravní prostředek (v %) <sup>1)</sup>												
		autobus	vlak	MHD	automobil - řidič	automobil - spolucestující	motocykl	kolo	jiný	autobus + vlak	autobus + MHD	vlak + MHD	ostatní kombinace	žádný dopravní prostředek
<b>Kraj celkem</b>	<b>212 902</b>	<b>25,3</b>	<b>6,7</b>	<b>3,5</b>	<b>30,0</b>	<b>7,3</b>	<b>0,5</b>	<b>4,6</b>	<b>0,8</b>	<b>1,9</b>	<b>1,6</b>	<b>0,7</b>	<b>11,0</b>	<b>5,3</b>
Mladá Boleslav	20 655	40,4	3,7	3,6	21,6	6,2	0,1	1,6	0,4	2,2	0,9	0,2	11,6	7,1
Kladno	9 745	32,2	2,7	4,2	30,4	6,1	0,3	1,8	0,4	1,1	5,6	0,4	10,7	3,4
Kolín	8 632	23,7	19,2	0,9	23,3	4,7	0,3	4,1	0,4	4,0	1,0	1,5	13,7	2,8
Benešov	6 773	36,7	9,2	0,6	24,7	6,0	0,1	0,6	0,8	3,5	0,5	0,5	10,8	5,2
Příbram	6 458	36,0	2,1	3,9	28,2	7,3	0,1	0,9	0,6	2,0	3,8	0,2	9,3	4,9
Rakovník	5 217	28,2	12,2	5,8	24,7	6,0	0,2	1,6	0,6	2,0	1,8	0,9	10,2	4,1
Beroun	5 111	32,0	7,3	6,8	25,6	5,4	0,1	2,0	0,5	2,2	1,9	0,6	10,8	4,2
Nymburk	4 660	14,5	20,1	0,2	20,3	3,9	0,4	14,4	0,3	3,3	0,1	0,5	18,5	2,7
Kutná Hora	4 226	29,1	5,8	0,9	29,6	6,8	0,2	2,5	0,4	3,2	0,9	0,5	12,4	5,9
Mělník	4 199	29,8	3,6	2,3	30,7	6,9	0,3	3,9	0,5	2,3	1,8	0,4	12,1	4,7
Brandýs n.Labem	3 746	27,4	5,3	2,2	28,5	6,6	0,2	2,7	0,5	2,9	3,8	0,5	9,5	8,5
Slaný	3 622	35,8	5,4	0,4	31,9	8,1	0,2	0,8	0,3	1,2	1,3	0,1	11,6	2,4
Kralupy n. Vltavou	3 568	11,2	18,2	1,2	32,3	8,1	0,4	6,0	0,7	2,4	0,4	2,3	12,3	3,5
Čáslav	3 028	25,4	7,5	0,2	24,5	7,6	0,5	5,1	0,5	3,2	0,1	0,4	11,3	7,8
Hořovice	2 996	38,6	2,4	1,1	29,8	7,5	0,5	2,6	0,5	1,4	0,6	0,0	10,7	3,6
Poděbrady	2 637	16,8	13,0	0,2	25,4	5,8	0,6	12,9	0,2	3,2	0,2	0,9	16,8	3,2
Vlašim	1 766	49,2	4,7	0,2	22,8	5,7	0,3	0,3	0,5	2,1	0,2	0,0	9,9	3,6
Dobříš	1 721	36,5	2,8	0,7	29,3	7,8	0,5	2,9	1,4	1,4	0,6	0,1	9,2	5,8
Sedlčany	1 612	40,6	1,6	0,1	32,4	6,7	0,1	0,6	0,5	1,1	0,0	0,0	11,8	3,9
Sázava	722	32,4	12,6	0,7	19,1	4,2	0,6	0,6	0,0	5,5	0,0	0,3	11,6	11,6

<sup>1)</sup> dopravní prostředek se týká denní dojízdky z místa bydliště (i přechodného) do místa pracoviště

Téměř polovina dojíždějících jezdí autobusem do Vlašimi, přes 40 % do Sedlčan a Mladé Boleslavi. Vlak používají nejvíce dojíždějící do Nymburka, Kolína a Kralup n.V., městská hromadná doprava je využívána zejména v Berouně, Rakovníku a Kladně (kolem 5 %), v malých městech je její podíl zanedbatelný. Využívání automobilu (jako řidič nebo spolucestující) je nejrozšířenější v Kralupech n.V., Slaném a Sedlčanech (40 %), jízdní kolo je nejvíce používáno v rovinatém Nymburku a Poděbradech. Pěšky chodí do zaměstnání více než desetina osob do Sázavy, vysoký podíl (8,5 %) i do Brandýsa n.L.-St. Boleslavi. V obou centrech se jedná zejména o přechodně ubytované ve městě, kteří denně docházejí do zaměstnání z místa přechodného bydliště.

**Tab. 2.21 Bilance dojížděky za prací v centrech dojížděky**

Kraj, centrum dojížděky	Dojíždějící do centra			Vyjíždějící z centra			Saldo dojížděky		
	celkem	muži	ženy	celkem	muži	ženy	celkem	muži	ženy
<b>Kraj celkem</b>	<b>212 902</b>	<b>131 068</b>	<b>81 834</b>	<b>279 664</b>	<b>162 863</b>	<b>116 801</b>	<b>-66 762</b>	<b>-31 795</b>	<b>-34 967</b>
Mladá Boleslav	20 655	14 067	6 588	3 764	2 137	1 627	16 891	11 930	4 961
Kladno	9 745	5 800	3 945	12 311	7 294	5 017	-2 566	-1 494	-1 072
Kolín	8 632	5 190	3 442	3 353	2 129	1 224	5 279	3 061	2 218
Benešov	6 773	3 742	3 031	2 499	1 605	894	4 274	2 137	2 137
Příbram	6 458	3 689	2 769	4 144	2 656	1 488	2 314	1 033	1 281
Rakovník	5 217	2 988	2 229	1 708	1 100	608	3 509	1 888	1 621
Beroun	5 111	2 695	2 416	3 558	2 162	1 396	1 553	533	1 020
Nymburk	4 660	2 766	1 894	2 300	1 376	924	2 360	1 390	970
Kutná Hora	4 226	2 589	1 637	2 127	1 425	702	2 099	1 164	935
Mělník	4 199	2 427	1 772	3 259	2 149	1 110	940	278	662
Brandýs n.Labem	3 746	2 128	1 618	3 111	1 899	1 212	635	229	406
Slaný	3 622	2 337	1 285	2 840	1 741	1 099	782	596	186
Kralupy n. Vltavou	3 568	2 444	1 124	3 018	1 711	1 307	550	733	-183
Čáslav	3 028	1 894	1 134	1 710	1 142	568	1 318	752	566
Hořovice	2 996	1 577	1 419	1 186	732	454	1 810	845	965
Poděbrady	2 637	1 327	1 310	2 350	1 495	855	287	-168	455
Vlašim	1 766	998	768	2 117	1 240	877	-351	-242	-109
Dobříš	1 721	940	781	1 733	1 054	679	-12	-114	102
Sedlčany	1 612	861	751	1 164	756	408	448	105	343
Sázava	722	415	307	475	290	185	247	125	122

Z 20 vybraných center dojížděky ve Středočeském kraji jich má 17 kladné saldo dojížděky. Mezi všemi městy vyniká Mladá Boleslav, ve které počet dojíždějících téměř o 17 tisíc převyšuje počet vyjíždějících. Daleko za ni se řadí Kolín, Benešov, Rakovník a další. Kladno, které má 2. nejvyšší dojížděku, má výrazně nejvyšší vyjížděku (více než 12 tisíc osob) a tím má i absolutně nejvyšší záporné saldo (2,5 tisíce osob).

**Tab. 2.22 Bilance dojížděky za prací v centrech dojížděky 1980 - 2001**

Centrum dojížděky	Dojíždějící		Vyjíždějící		Saldo dojížděky		Obsazená pracovní místa		Obsazená pracovní místa	
	2001	1991	2001	1991	2001	1991	celkem 2001	na 1000 zaměstnaných <sup>1)</sup>	celkem 1991	na 1000 ekonomicky aktivních <sup>1)</sup>
Mladá Boleslav	20 655	9 575	3 764	4 268	16 891	5 307	40 638	1 711	29 438	1 220
Kladno	9 745	13 270	12 311	8 699	-2 566	4 571	31 426	925	43 239	1 118
Kolín	8 632	11 284	3 353	2 200	5 279	9 084	19 908	1 361	26 086	1 534
Benešov	6 773	6 265	2 499	1 800	4 274	4 465	12 918	1 500	13 149	1 514
Příbram	6 458	7 563	4 144	3 504	2 314	4 059	19 048	1 138	23 218	1 212
Rakovník	5 217	4 344	1 708	1 739	3 509	2 605	11 747	1 426	12 048	1 276
Beroun	5 111	5 446	3 558	3 707	1 553	1 739	10 061	1 183	11 564	1 177
Nymburk	4 660	6 965	2 300	1 576	2 360	5 389	9 446	1 333	13 590	1 657
Kutná Hora	4 226	5 098	2 127	1 905	2 099	3 193	11 981	1 212	14 774	1 276
Mělník	4 199	4 606	3 259	3 529	940	1 077	10 523	1 098	11 820	1 100
Brandýs n.Labem	3 746	2 648	3 111	3 212	635	-564	8 386	1 082	7 948	934
Slaný	3 622	4 400	2 840	2 210	782	2 190	8 259	1 105	10 480	1 264
Kralupy n. Vltavou	3 568	2 929	3 018	3 079	550	-150	9 329	1 063	10 006	985
Čáslav	3 028	2 887	1 710	1 586	1 318	1 301	5 784	1 295	6 472	1 252
Hořovice	2 996	3 480	1 186	1 092	1 810	2 388	4 987	1 570	5 868	1 686
Poděbrady	2 637	2 388	2 350	2 570	287	-182	6 784	1 044	6 823	974
Vlašim	1 766	1 838	2 117	1 858	-351	-20	5 725	942	6 037	997
Dobříš	1 721	1 947	1 733	1 654	-12	293	3 751	997	4 743	1 066
Sedlčany	1 612	1 942	1 164	976	448	966	4 140	1 121	5 218	1 227
Sázava	722	656	475	385	247	271	2 171	1 128	2 306	1 133

<sup>1)</sup> bydlících na příslušném území

V porovnání s rokem 1991 se kladné saldo zvýšilo (popř. ze záporného změnilo na kladné) pouze u čtvrtiny vybraných center v kraji, nejvíce v Mladé Boleslavi (o 11,5 tisíce) vlivem extrémního nárůstu počtu dojíždějících. Nejvýraznější snížení kladného salda až na saldo záporné bylo za toto období zaznamenáno v Kladně (více než 7 tisíc), kde došlo jak k prudkému snížení počtu dojíždějících, tak i k vysokému nárůstu počtu vyjíždějících osob.

Z hlediska počtu obsazených pracovních míst (pracující bydlící v obci plus saldo dojížděky) má dominantní postavení opět Mladá Boleslav, kde bylo soustředěno 8,5 % všech pracovních míst v kraji ( v roce 1991 to bylo jen 5,5 %). Následuje Kladno s podílem 6,6 %, který proti roku 1991 klesl o 1,5 procentního bodu. Přibližně 4 procentní podíl na pracovních místech kraje má Kolín a Příbram, jejich význam proti roku 1991 mírně klesl. Podíl ostatních center na pracovních místech kraje je podstatně nižší a s výjimkou Benešova, Rakovníka a Kutné Hory nepřesahuje 2 %. Souhrn pracovních míst v centrech činí přibližně polovinu všech pracovních míst v kraji, což je proti ostatním krajům poměrně málo. Je to způsobeno specifičností Středočeského kraje, ve kterém existují zejména v okresech přilehlých k Praze další města s poměrně velkým počtem pracovních příležitostí, která však nesplňovala kritéria pro výběr centra (blízkost většího centra).

V přepočtu na 1 000 zaměstnaných obyvatel centra má nejvyšší podíl obsazených pracovních míst Mladá Boleslav (1 711), Hořovice (1 570) a Benešov (1 500), přitom z těchto center pouze v Mladé Boleslavi proti roku 1991 počet pracovních míst vzrostl.