

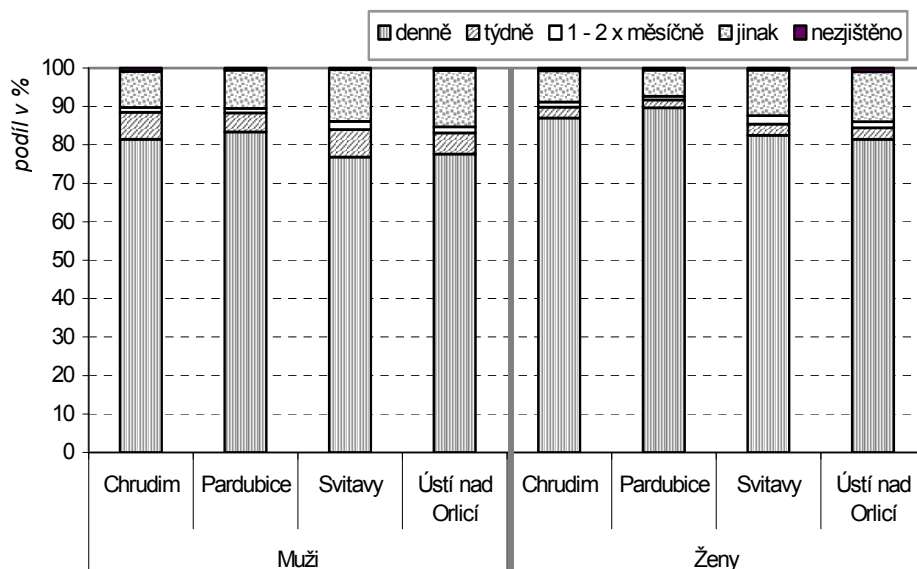
2.5 Frekvence vyjížd'ky, denní vyjížd'ka podle času stráveného na cestě

Na rozdíl od předchozích kapitol, kdy součástí vyjížd'ky byla i vyjížd'ka do zahraničí, jsou údaje o frekvenci vyjížd'ky a použitém dopravním prostředku zpracovány pouze za dojíždějící za prací v rámci České republiky.

Z 98 026 vyjíždějících zaměstnaných osob z obcí kraje vyjíždělo v roce 2001 za prací do ostatních obcí ČR denně 82,1 %, týdně 4,7 %, 1 – 2x měsíčně 1,5 % a s jinou frekvencí 11,1 % vyjíždějících. Tak vysoký podíl jiné frekvence má 2 základní příčiny:

- o někteří obyvatelé kraje jsou hlášeni k trvalému pobytu na jiné adrese, než kde skutečně žijí a do původního bydliště se již vůbec nevracejí (rozvedení partneři, ekonomicky osamostatněné děti původních uživatelů bytu apod.). V těchto případech je údaj o dojížděci za prací zavádějící, protože se liší od reality. Vlastní propočtení ukazuje, že by měl být celkový počet vyjíždějících za prací o 5 – 6 tisíc osob nižší (u většiny z těchto osob byla uvedena jiná frekvence vyjížd'ky a u části nebyla frekvence zjištěna vůbec).
- o někteří pracující v turnusovém provozu v železniční dopravě (zejména u dojížd'ky do České Třebové) a v průmyslu (AVX Lanškroun) uvedli, že dojíždějí jinak, ačkoli z hlediska metodiky by mělo jít o denní dojížd'ku. Lze předpokládat, že by se po korekci o cca 2 000 osob měl podíl denně vyjíždějících zvýšit o 2,2 procentního bodu na úkor položky jiná frekvence.

Struktura vyjíždějících za prací z obcí kraje podle frekvence vyjížd'ky



Podrobnější údaje o struktuře vyjíždějících a dojíždějících jsou v tabulkách A5 a A6 v příloze. Z nich je patrný neúměrně velký podíl kategorie jiná frekvence v okresech Svítavy a Ústí nad Orlicí u vyjížd'ky a Ústí nad Orlicí u dojížd'ky. Obecně lze uvést, že podíl denní vyjížd'ky je vyšší u žen než u mužů o 5 procentních bodů především na úkor týdenní frekvence návratu do místa trvalého pobytu.

U dojíždějících do obcí v kraji není rozdíl ve frekvenci dojížd'ky tak výrazný (opět vlivem extrémně vysoké dojížd'ky žen do okresu Ústí nad Orlicí, které při sčítání uvedly jinou frekvenci dojížd'ky).

Podíl denní dojížd'ky se výrazně liší podle prostorového typu dojížd'ky. Zatímco u dojížd'ky do jiných obcí okresu je tento podíl 90,9 %, u dojížd'ky do jiných okresů kraje je to 76,0 %. U mezikrajové dojížd'ky je vyšší podíl denní dojížd'ky u dojíždějících do Pardubického kraje (60,5 %) než u vyjíždějících z kraje (51,6 %).

Čas strávený na cestě za prací byl při zpracování výsledků posledního sčítání hodnocen z více hledisek než v roce 1991. Tehdy byla publikována pouze struktura všech vyjíždějících, zatímco v roce 2001 jsou k dispozici údaje jak o denně vyjíždějících mimo obec (tabulka 2.12 a 2.13, 2.19, A11), tak o všech vyjíždějících za prací v rámci obce (tabulka 2.14 a 2.15) a dokonce za všechny dojíždějící za prací do obce podle času denní dojížd'ky (B6).

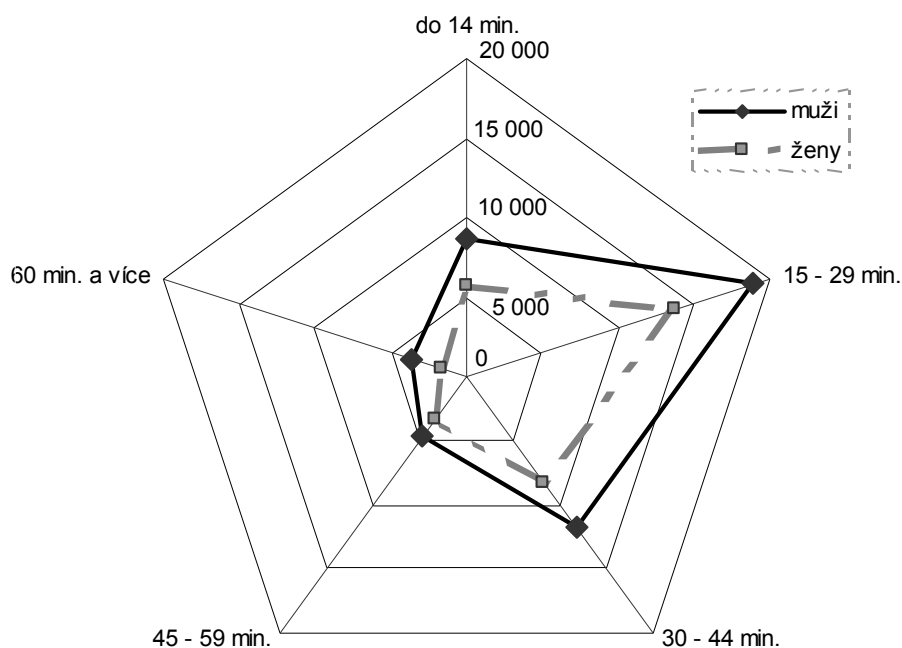
Tab. 2.12 Denní vyjížďka za prací podle času stráveného na cestě

Kraj, okres	1991					2001					průměrný čas strávený na cestě (v min.) ¹⁾
	denně vyjíždí za prací z obce bydliště	struktura (v %) podle času stráveného na cestě				denně vyjíždí za prací z obce bydliště	struktura (v %) podle času stráveného na cestě				
		do 14 minut	15 - 29 minut	30 - 59 minut	60 min. a více		do 14 minut	15 - 29 minut	30 - 59 minut	60 min. a více	
Kraj celkem	87 093	5,6	21,5	51,2	21,7	80 561	17,8	40,5	34,8	6,6	32
Chrudim	21 443	4,8	20,6	53,2	21,4	18 232	18,7	41,0	33,4	6,7	31
Pardubice	25 831	5,7	20,1	51,0	23,2	24 868	14,6	37,5	39,4	8,1	34
Svitavy	18 334	5,8	22,2	50,1	21,9	16 263	19,1	42,8	32,6	5,3	30
Ústí nad Orlicí	21 485	6,1	23,2	50,6	20,2	21 198	19,8	41,9	32,3	5,8	30

¹⁾ vážený průměr počítaný ze středů intervalů, tj. 7,5; 22,5; 45 a 85 minut

V porovnání s rokem 1991 se zkrátila průměrná doba dojíždky téměř o třetinu. K hlavním příčinám patří zvýšení podílu osob cestujících za prací osobním automobilem (ať už jako řidič či spolucestující), zkrácení doby jízdy ve veřejné dopravě zkvalitněním některých frekventovaných komunikací (např. železniční koridor Praha – Brno, silniční tunel mezi Svitavami a Moravskou Třebovou) a v neposlední řadě i omezením některé dojíždky na delší vzdálenost vzhledem k rostoucím cenám dopravy (hlavně nekvalifikovaným pracovníkům s nízkými mzdami se „nevypatí“ za prací dojíždět).

Denně vyjíždějící za prací z obcí kraje podle času stráveného na cestě

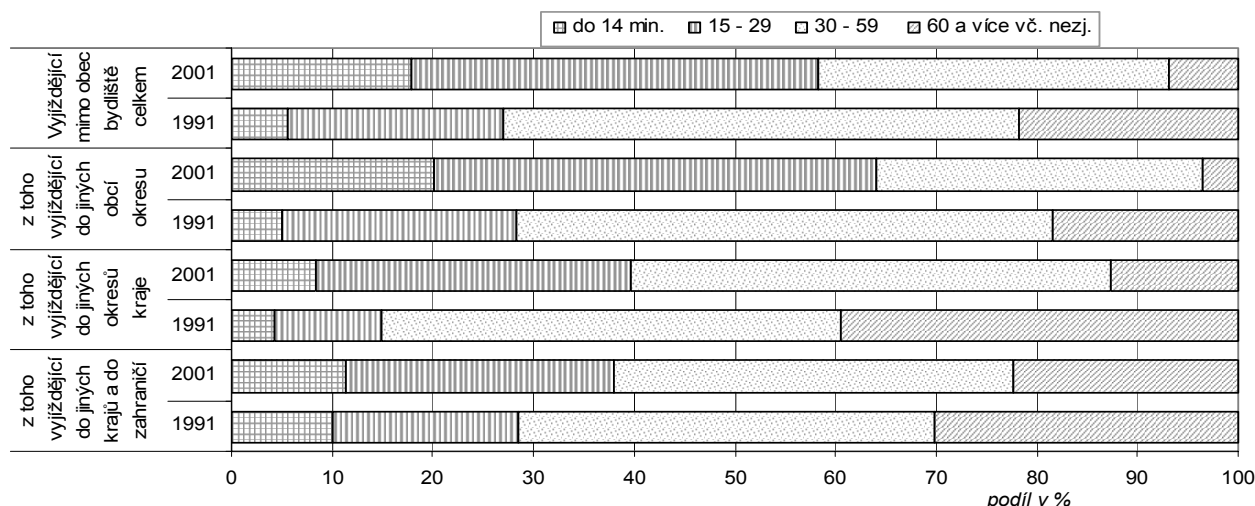


Analýza vyjíždky z hlediska prostorových typů ukázala, že ženy častěji dojíždějí za prací v rámci okresu, tedy na kratší vzdálenosti. Přesto se průměrný čas strávený na cestě za prací mezi muži a ženami téměř neliší (za kraj celkem pouze o 1 minutu). Větší rozdíl (2 minuty) je pouze v okrese Pardubice, kde je dojíždka nejdelší vlivem toho, že řada dojíždějících kombinuje při dojíždění vlak či autobus s MHD. Muži častěji využívají individuální dopravní prostředky, které dobu cesty za prací zkracují.

Struktura vyjíždějících mužů a žen podle času stráveného na cestě se neliší, což potvrzuje sousední graf.

Následující graf však názorně ukazuje rozdíl ve struktuře vyjíždějících do jiných obcí okresu a mimo kraj. Z grafu je patrné nejvýraznější snížení podílu vyjíždějících s časem stráveným na cestě za prací delším než 1 hodina u vyjíždějících do jiných okresů kraje a zvýšení podílu dojíždějících s časem jedné cesty kratším než půl hodiny u dojíždějících v rámci okresu.

Struktura vyjíždějících za prací v letech 1991 a 2001 podle času stráveného na cestě



S rostoucí velikostí obce se prodlužuje průměrná doba strávená na cestě za prací. Příčinou je to, že z větších obcí je častější dojíždka za prací na pracoviště vzdálená déle než hodinu cesty, ať již z důvodu speciální kvalifikace vyjíždějících nebo proto, že tam našli lépe honorovanou práci. Výjimku tvoří vyjíždějící z obcí do 200 obyvatel, jejichž průměrný čas strávený na cestě za prací je delší než u obyvatel obcí s 200 – 999 obyvateli. Příčinou je především to, že tyto menší obce jsou často více vzdáleny od center dojíždky a malý počet vyjíždějících z těchto obcí vede k nižší dopravní obslužnosti těchto obcí, což má vliv i na cestování za prací.

Řada lidí, kteří uvedli u frekvence vyjíždky při sčítání lidu 2001 volbu „jinak“, ačkoli měli pravidelné směny – turnusy, do kterých vyjížděli z místa trvalého bydliště (již dříve uvedení železničáři či pracovníci AVX Lanškroun), by měla z pohledu metodiky patřit do denně dojíždějících. Lze to doložit porovnáním struktury vyjíždějících podle času denní dojíždky. Zatímco u těch, kteří cestovali za prací týdně či 1 – 2x měsíčně jich pouze 5 z celého kraje strávilo denně na cestě více než 1 hodinu (všichni v okrese Pardubice), cestovala déle než 1 hodinu šestina vyjíždějících s jinou frekvencí vyjíždky (1 673 osob). V tomto počtu jsou jednak pracovníci železniční dopravy, pro které ani dojíždění na delší vzdálenost neznámá finanční zátěž za dopravu na pracoviště a zaměstnanci firem, které pracovníky svázejí vlastními autobusy (i ze vzdálených obcí).

Mezi osobami, které uvedly jinou frekvenci, jsou i ty, které žijí dlouhodobě ve svém přechodném bydlišti a do místa trvalého pobytu se vůbec nevracejí. Jejich dojíždka za prací probíhá často v rámci jedné obce. Proto je ve struktuře dojíždějících s jinou frekvencí dojíždky nadprůměrný podíl dojíždějících s časem stráveným na cestě do 14 minut v porovnání s osobami dojíždějícími denně z obce do jiné obce.

Tab. 2.13 Denní vyjíždka za prací podle času stráveného na cestě a velikostních skupin obcí

	Kraj celkem	v tom obce s počtem obyvatel								
		do 199	200 - 499	500 - 999	1 000 - 1 999	2 000 - 4 999	5 000 - 9 999	10 000 - 19 999	20 000 - 49 999	50 000 a více
Denně vyjíždějící za prací z obce bydliště	80 561	4 546	15 431	17 680	12 266	8 258	7 051	6 779	2 306	6 244
z toho s dobou cesty:										
do 14 minut	17,8	22,2	22,2	21,2	16,5	15,9	13,7	14,0	11,9	9,9
15 - 29 minut	40,5	40,9	42,4	44,0	43,3	40,5	35,8	35,1	37,3	33,0
30 - 44 minut	24,8	22,3	22,7	22,8	24,6	25,7	27,7	28,5	27,0	28,8
45 - 59 minut	10,0	8,7	7,9	7,7	9,2	10,8	13,8	13,2	13,7	14,2
60 minut a více	6,6	5,7	4,5	4,1	6,2	6,9	8,7	9,2	10,1	13,6
Průměrný čas strávený na cestě v minutách ¹⁾	31	29	28	28	30	32	34	34	35	38

¹⁾ vážený průměr počítaný ze středů intervalů, tj. 7,5; 22,5; 37,5; 52,5 a 85 minut

Prodlužování průměrného času dojíždky s rostoucí velikostí obce vyjíždky se projevuje u mužů i u žen. U největších měst v kraji (Chrudim a Pardubice) roste rychleji vyjíždka žen na velké vzdálenosti a průměrný čas strávený na cestě je u těchto měst vyšší u žen než u mužů.

Všichni vyjíždějící za prací z obcí Pardubického kraje strávili na cestě v průměru 32 minut (stejně jako vyjíždějící denně; odchylka o 1 minutu v tabulce 2.13 byla způsobena zaokrouhlováním při jiných časových intervalech). Všichni dojíždějící za prací do obcí Pardubického kraje strávili na cestě v průměru 31 minut. Na rozdíl od vyjíždějících z kraje, kteří jezdí za prací denně poměrně daleko (např. i do Prahy), probíhá dojíždka do kraje většinou z obcí v bezprostřední blízkosti hranic kraje. Déle než 90 minut trvala cesta za prací desetina vyjíždějících z kraje (861 osob), u dojíždějících do kraje pouze 5 % dojíždějících (352 osob). V porovnání s meziobecní dojíždkou za prací byl v roce 2001 průměrný čas strávený na cestě u dojíždějících v rámci obce poloviční – 16 minut u mužů i u žen. Větší rozdíly byly mezi okresy kraje. V pardubickém okrese trvala vnitroobecní dojíždka průměrně 20 minut, zatímco v ostatních okresech 14 – 15 minut.

Tab. 2.14 Vnitroobecní dojíždka za prací podle pohlaví a času stráveného na cestě

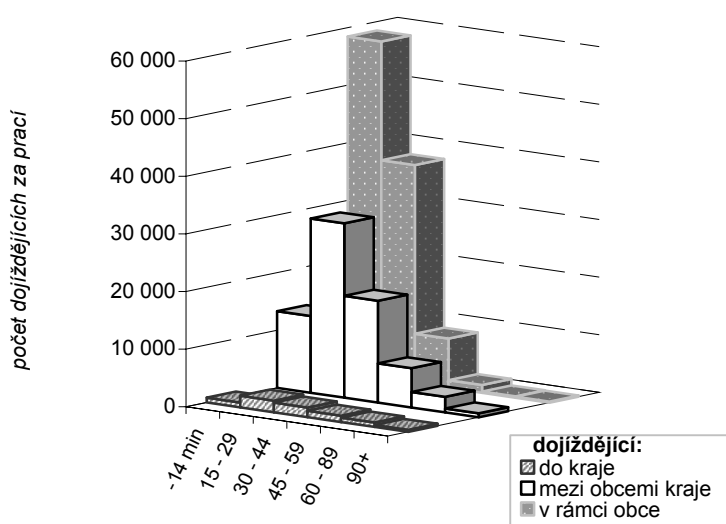
	Dojíždějící za prací celkem	z toho čas dojíždky (v minutách)						Průměrný čas strávený na cestě (v min.) ¹⁾	
		do 14	15 - 29	30 - 44	45 - 59	60 - 89	90 a více		
Dojíždějící v obci celkem	počet	107 340	58 444	37 836	8 574	1 359	246	187	16
	v %	100,0	54,4	35,2	8,0	1,3	0,2	0,2	x
v tom:									
muži	počet	52 252	28 329	18 019	4 402	804	174	162	16
	v %	100,0	54,2	34,5	8,4	1,5	0,3	0,3	x
ženy	počet	55 088	30 115	19 817	4 172	555	72	25	16
	v %	100,0	54,7	36,0	7,6	1,0	0,1	0,0	x

¹⁾ vážený průměr počítaný ze středů intervalů, tj. 7,5; 22,5; 37,5; 52,5; 75 a 105 minut

Průměrný čas strávený při cestě za prací v rámci jednotlivých okresů Pardubického kraje je 28 minut a neliší se u mužů a u žen. Cesty přes hranice okresů trvají ženám v průměru o 10 minut déle, bez ohledu na to, zda jde o vyjíždku nebo o dojíždku. U mužů je průměrný čas strávený na cestě přes hranice okresů 39 minut, u vyjíždějících je ještě o 2 minuty delší.

V porovnání s ostatními kraji je v Pardubickém kraji průměrný čas strávený na cestě u vyjíždky za prací z obcí kraje čtvrtý nejkratší (jen o 1 minutu delší než v Karlovarském, Královéhradeckém kraji a v kraji Vysočina), u dojíždky má o 1 minutu kratší průměrný čas jen Karlovarský kraj a Vysočina. Žádný kraj nemá kratší vnitroobecní dojíždku, průměrnou hodnotu 16 minut mají kromě Pardubického kraje ještě 4 další kraje.

Denně dojíždějící za prací podle času stráveného na cestě



Sousední graf porovnává počty dojíždějících za prací u dojíždky v obcích, mezi obcemi kraje a do kraje podle jednotlivých časových intervalů. Zatímco vnitroobecní dojíždka trvá 54,4 procentům dojíždějících v rámci obce méně než 15 minut, déle než hodinu trvá cesta uvnitř obce 0,4 % dojíždějících. U dojíždějících mezi obcemi kraje jsou nejvíce zastoupeni dojíždějící, kteří za prací cestují 15 – 29 minut. Překvapivě jsou mezi dojíždějícími do kraje nejpočetnější skupinou ti, kteří stráví na cestě 15 – 29 minut (29,5 % dojíždějících do kraje).

Rozdíly v čase stráveném dojíždkou případně docházkou v rámci obce závisí nejen na její velikosti (z hlediska počtu obyvatel), ale projevuje se i to, jak početné jsou k městu připojené původně samostatné obce, které zástavbou nenavazují na městskou zástavbu. Kromě toho záleží na územním rozložení zástavby s obytnou funkcí a výrobní funkcí.

Tab. 2.15 Dojíždka za prací podle času stráveného na cestě ve vybraných městech

	Dojíždka v obci	Podíl podle času stráveného na cestě (v %)						Průměrný čas strávený na cestě (v min.) ¹⁾
		do 14 minut	15 - 29 minut	30 - 44 minut	45 - 59 minut	60 - 89 minut	90 minut a více	
Pardubice	30 408	33,4	47,3	15,4	2,5	0,4	0,3	21
Chrudim	6 422	45,4	43,3	9,2	1,1	0,2	0,3	18
Lanškroun	3 722	50,8	43,1	4,6	0,3	0,1	0,1	16
Ústí nad Orlicí	4 802	56,4	35,6	6,3	0,9	0,2	0,2	16
Svitavy	5 864	53,7	39,3	5,5	0,8	0,2	0,1	16
Litomyšl	3 059	55,2	36,2	6,4	0,9	0,2	0,2	16
Vysoké Mýto	3 846	56,1	38,9	4,1	0,5	0,1	0,0	15
Česká Třebová	5 040	43,4	38,8	13,2	3,0	0,4	0,2	19
Hlinsko	3 336	61,3	32,1	5,9	0,4	0,1	0,1	14
Přelouč	1 954	62,3	31,2	5,4	0,3	0,1	0,2	14
Polička	2 617	63,2	31,9	3,6	0,5	0,1	0,1	14
Choceň	2 056	63,9	29,3	4,6	0,9	0,3	0,1	14
Žamberk	1 652	60,7	32,7	5,1	0,6	0,1	0,1	14
Moravská Třebová	3 077	56,1	38,3	4,7	0,3	0,1	0,0	15
Jevíčko	811	76,8	19,5	2,1	0,2	0,4	0,4	12
Holice	1 480	76,8	20,4	1,5	0,3	0,1	0,2	11
Jablounek nad Orlicí	769	72,7	25,4	1,2	0,1	0,1	0,3	12
Skuteč	1 153	64,9	28,0	5,5	0,6	0,2	0,2	14

¹⁾ vážený průměr počítaný ze středů intervalů, tj. 7,5; 22,5; 37,5; 52,5; 75 a 105 minut

Průměrnou dobou cesty v rámci obce se za Pardubice řadí Česká Třebová, která má největší sídliště Lhotku na opačném konci města, než jsou areály největších zaměstnavatelů (Depo železničních vozidel ČD, KORADO). Svitavy sice nemají žádnou stavebně oddělenou část města, avšak ve městě nejsou zřízeny linky MHD a většina zaměstnaných chodí na pracoviště pěšky, popřípadě jezdí na kole. Podobně struktura dopravních prostředků prodlužuje dobu cesty na pracoviště v Lanškrouně. Podrobněji bude využívání dopravních prostředků k cestě za prací uvnitř vybraných center dojíždky hodnoceno v následující kapitole.