

5. ZÁVĚR

Výsledky sčítání lidu za dojíždku a vyjíždku do zaměstnání, do škol a učilišť přinesly údaje o směrech a proudech dojíždky, strukturu dojíždějících a vyjíždějících v členění podle sociodemografických charakteristik (pohlaví, věku, vzdělání a odvětví NH) i podle způsobu dojíždky (frekvence, délky, způsobu přepravy). I přes poměrně velkou časovou vzdálenost od rozhodného okamžiku (1. 3. 2001) jsou tato data stále jediným zdrojem úplných a podrobných údajů o směrech dojíždky do zaměstnání, a přestože srovnání údajů ovlivňují metodické a územní změny, odrážejí významné změny ve společnosti.

- Královéhradecký kraj se řadí intenzitou vyjíždky za prací na 8. místo v České republice, nižší podíl osob vyjíždějících za prací mimo obec bydliště měly kraje Karlovarský, Ústecký, Liberecký, Jihomoravský a Moravskoslezský. Počet vyjíždějících za prací se proti předchozímu sčítání mírně zvýšil a ze zjištěných údajů je zřejmý přesun vyjíždky z kratších na delší vzdálenosti: podstatně se snížila vyjíždka do jiné obce okresu (i když její podíl byl ve struktuře stále výrazně nejvyšší) ve prospěch vyjíždějících do jiného okresu kraje, ale především do jiného kraje nebo i do zahraničí.
- Z hlediska jednotlivých okresů Královéhradeckého kraje měl při hodnocení bilance vysoké aktivní saldo pouze okres Hradec Králové, což platí pro všechny okresy s krajským městem. Ostatní okresy kraje měly zápornou bilanci, největší okres Rychnov nad Kněžnou a Jičín.
- V rámci údajů o dojíždce do zaměstnání byly zpracovány také informace o tzv. směrových proudech, které byly definovány jako vyjíždějící osoba/osoby z obce trvalého pobytu do obce pracoviště. K 1. 3. 2001 bylo zjištěno v rámci vyjíždky z obce za prací na území Královéhradeckého kraje celkem 12 920 takto definovaných proudů. Dojíždka probíhala na malé vzdálenosti a především v malých proudech, což je v Královéhradeckém kraji ovlivněno nízkou koncentrací pracovních příležitostí a hustou sídelní strukturou. Četnost vyjíždky se snižovala s růstem velikostní skupiny obce trvalého pobytu.
- Výsledky potvrdily vyšší pracovní mobilitu mužů, i když se postupně zvyšoval i podíl žen vyjíždějících za prací. Z hlediska věkové struktury měly nejvyšší intenzitu vyjíždky za prací v úhrnu osoby do 29 let, u osob mezi 30 – 49 lety se příliš nelišila. Z úhrnu vyjíždějících osob z obce za prací jich téměř 85 % vyjíždělo denně.
- Nejčastěji vyjížděly za prací osoby zaměstnané v odvětví průmyslu a dále zaměstnanci v obchodu a ve stavebnictví. Ve struktuře vyjíždějících podle vzdělání převládaly osoby s učňovským a středním vzděláním bez maturity a absolventi středních škol, zaměstnanci se základním a vysokoškolským vzděláním nedosáhli desetiprocentní hranici. Z hlediska času stráveného každodenní cestou do zaměstnání byly nejpočetnější skupiny zaměstnanců dojíždějících do zaměstnání v intervalu 15-29 minut a 30-59 minut. Ve struktuře podle používaných dopravních prostředků při cestě do zaměstnání jednoznačně převažovaly osoby, které využívaly jediný dopravní prostředek, a to nejčastěji automobil (respondent byl současně řidičem) a autobus. Dva dopravní prostředky používala zhruba desetina vyjíždějících, necelých 6 % chodilo do práce pěšky.
- Z celkového úhrnu vyjíždějících tvořili vyjíždějící do škol 28 %. Také u vyjíždky do škol se zvýšil podíl vyjíždějících do jiných krajů (a do zahraničí), ale na úkor vyjíždky do jiných okresů kraje. V rámci Královéhradeckého kraje bylo zjištěno celkem 6 645 směrových proudů do škol, i v jejich struktuře byly nejpočetnější proudy s 1-9 osobami. Ve struktuře vyjíždějících do škol tvořily děti ve věku 6-14 let necelou třetinu, podíl denně vyjíždějících žáků, studentů a učňů se s rostoucí velikostí obce snižoval. Čas potřebný na cestu do školy se nejčastěji pohyboval v intervalu 15-29 minut a nejrozšířenějším dopravním prostředkem používaným na cestu do školy byl autobus.
- V bilanci dojíždky a vyjíždky mělo zcela dominantní postavení město Hradec Králové s vysokým aktivním saldem do zaměstnání i do škol. Dalšími centry dojíždky na území Královéhradeckého kraje, ale již především regionálního významu, byla okresní města Jičín, Náchod, Trutnov a Rychnov nad Kněžnou. Poměrně velký počet osob dojížděl za prací také do Vrchlabí, Dvora Králové nad Labem a Jaroměře, a do škol dále do měst Nové Město nad Metují, Nový Bydžov a Hořice.