

6. ZÁVĚR

Dojíždka za prací je nejdůležitější 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 stěhovat se za prací, projeví se změny v rozmístění pracovních příležitostí větší vyjíždkou za prací.

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.

Oproti sčítání v roce 1991 počet vyjíždějících osob za prací a do škol z obce poklesl. Změnu zaznamenala struktura vyjíždky podle územních typů, byl zde patrný vliv nového správního rozdělení republiky na kraje. Procentuální rozdíl mezi poklesem počtu vyjíždějících osob do škol a počtu vyjíždějících osob do zaměstnání nebyl výrazný. U dojíždějících za prací a do škol do obcí kraje došlo mezi sčítáními také ke snížení počtu osob. Počty dojíždějících osob do zaměstnání se oproti dojíždějícím do škol snížily výrazněji.

Ve vyjíždce do škol není podle pohlaví žádný rozdíl, u vyjíždky za prací jsou výrazněji zastoupeni muži. S rostoucím věkem se snižovalo zastoupení vyjíždějících z obce na celkovém počtu zaměstnaných. Struktura vyjíždějících za prací koresponduje se vzdělanostní strukturou obyvatelstva kraje. Stejná je situace ve struktuře dojíždějících za prací podle odvětví, jež v zásadě odpovídá odvětvovému složení ekonomiky kraje.

Vyjíždějící denně tvořili převažující část celku, přičemž podíl denně vyjíždějících za prací je vyšší než podíl denní vyjíždky do škol. Podíl denně vyjíždějících žen za prací je vyšší než tento podíl u mužů. U vyjíždějících do škol jsou tyto podíly u obou pohlaví přibližně stejné.

Struktura denní vyjíždky za prací podle času stráveného na cestě se oproti minulému sčítání změnila. Výrazně se zvýšily podíly cest v časových intervalech do 14 minut a 15 – 29 minut. Průměrný čas strávený na cestě za prací se u denní vyjíždky oproti předchozímu sčítání snížil o 14 minut na 34 minut.

Nejčastěji používaným dopravním prostředkem při cestě do zaměstnání byl autobus, který využívala necelá třetina denně vyjíždějících. Následoval automobil, jehož využívala čtvrtina vyjíždějících. Pouze necelých 5 procent vyjíždějících za prací chodilo pěšky. U vyjíždky do škol měl nejvyšší zastoupení autobus, druhé v pořadí bylo využívání vlaku.

Změny dojíždky, které se projeví v 90. letech, pokračují i po roce 2001. Reorganizace státní správy k 1. lednu 2003 ovlivnila dojíždku administrativních pracovníků a tím i změny v dojíždkových proudech osob. V menších centrech dojíždky může odchod jediného velkého zaměstnavatele znamenat rozpad celého pracovního mikroregionu.

Dojíždka do zaměstnání a 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.