


Jakub Novák


Doba dojížděky do zaměstnání je hodnocena ve dvou časových řezech (1991 a 2001), kterým odpovídají i dva po sobě následující mapové listy. V prvním textu se pozornost soustředí na hodnocení rozdílů v době dojížděky do zaměstnání v závislosti na základních socio-demografických charakteristikách a na zachycení současného stavu časové náročnosti dojížděky v roce 2001. Do hodnocení času dojížděky do zaměstnání byly zahrnuty pouze denně dojíždějící zaměstnané osoby bez ohledu na skutečnost, zda se jedná o dojížděku uvnitř obce, nebo přes její hranice. V roce 2001 téměř 13 % pracujících dojíždělo do zaměstnání více než 45 minut (viz obrázek 6.1). Každodenní nezbytné přesuny mezi pracovištěm a bydlištěm s minimálně 90 minutami strávenými v dopravě představují pro tuto skupinu pracujících významnou časovou zátěž, která ve svém důsledku může vést k omezení jinak běžných činností spojených s chodem domácnosti, péčí o děti nebo volnočasovými a sociálními aktivitami. Při srovnání časové náročnosti dojížděky do zaměstnání podle pohlaví jsou patrné rozdíly, které odpovídají obecně odlišnému charakteru dojížděky u mužů a žen. Z prostorového hlediska v dojížděkových prouděch s rostoucí vzdáleností od bydliště klesá zastoupení žen. Na meziobecní dojížděce v rámci okresu se ženy podílejí 42 % (ČSÚ, 2004). Při srovnání meziokresní a mezikrajské dojížděky do zaměstnání jsou rozdíly ještě zřetelnější. Na meziokresní úrovni je podíl dojíždějících žen jen 35 % a na mezikrajské 34 % (ČSÚ, 2004). Odlišné cíle dojížděky ve vztahu k místu bydliště se promítají také do časové náročnosti cesty do zaměstnání. Podíl žen dojíždějících do zaměstnání méně než 15 minut je o 4 procentní body vyšší než u mužů. Naopak v kategoriích 30 až 44 minut a více než 45 minut mají větší zastoupení muži (+2 pb, resp. +3 pb).

Značné rozdíly v dojížděce nad 45 minut jsou patrné při pohledu na jednotlivé věkové skupiny pracujících (viz obrázek 6.2). Nejvyšší podíl dojíždějících nad 45 minut je v nejmladších věkových skupinách. Mladí lidé do 30 let stojí na začátku pracovní kariéry, mají malé pracovní zkušenosti, slabé postavení na pracovním trhu a zároveň většinou nemají rodinné závazky. Časová náročnost dojížděky do zaměstnání pro ně proto není tak významný faktor při rozhodování o místě pracoviště. Od třiceti let věku podíl dojíždějících nad 45 minut klesá. Hlavní příčinou je pravděpodobně založení rodiny, výchova potomků, ustálení vztahu mezi bydlištěm a pracovištěm v rámci snahy o vzájemnou optimalizaci místa bydliště a pracoviště. Přibližně od 50 let věku dojížděka nad 45 minut opět krátkodobě stoupá a dosahuje maxima ve věku těsně před odchodem do důchodu. Tento nárůst je možné spojovat na jednu stranu s odrůstáním potomků, a tím i většími možnostmi a ochotě cestovat do zaměstnání delší dobu, a na druhou stranu také s omezenými možnostmi uplatnění starších lidí na současném trhu práce. Při porovnání mužů a žen jsou viditelné zásadní rozdíly. Podíl žen dojíždějících více než 45 minut zřetelně koresponduje s životním cyklem domácnosti spojeným s výchovou dětí. Po 25. roce nastává dramatický pokles podílu žen, které dojíždějí do zaměstnání relativně dlouhou dobu. Minimálních hodnot podíl dosahuje mezi 30. a 40. rokem. Později čas dojížděky do zaměstnání opětovně stoupá a v předdůchodovém věku dosahuje hodnot srovnatelných s muži.

Z územního pohledu je dojížděka do zaměstnání časově náročná zejména ve velkých regionálních centrech (Praha, Brno) a v jejich zázemí (Praha, Brno, Ostrava). Silná regionální centra vytvářejí ve svém okolí regionální struktury nadnodálního charakteru (Čermák a kol., 2009). Územní velikost takových regionů spolu se vzrůstajícími dopravními komplikacemi spojenými s denními přesuny jeho obyvatel zvyšují časovou náročnost cesty do zaměstnání. Výše zmíněné skutečnosti dokumentuje srovnání na úrovni krajů (viz obrázek 6.3). Výjimečné postavení zaujímá Praha jakožto jediný zcela městský kraj České republiky. V celé České republice dojíždí do zaměstnání více než 30 minut přibližně jedna třetina všech denně dojíždějících, avšak v Praze se jedná o více než polovinu (55 %) pracujících. Mezi kraje s delšími časy dojížděky do zaměstnání, než je celorepublikový průměr, dále patří Středočeský, Jihomoravský a Moravskoslezský kraj. Výrazně kratší časy dojížděky je naopak možné nalézt v Karlovarském kraji a kraji Vysočina, popř. dále v Pardubickém, Královéhradeckém a Jihočeském kraji. Zatímco nedenní dojížděka je typická pro periferní oblasti (viz kapitola 6.4 *Nedenní dojížděka 2001* ) , dlouhý čas denní dojížděky do zaměstnání je charakteristický spíše pro silně urbanizovaná, ekonomicky nejrozvinutější území.

Travelling time to work was evaluated in two time periods (1991 and 2001) with the two following corresponding maps. The first text deals with differences in commuting times according to basic socio-demographic characteristics of the population in 2001. Travelling time to work was evaluated for all employed persons commuting to work daily without regard to whether commuting occurs at an intra or inter municipality level. In 2001 almost 13% of employees commuted to work more than 45 minutes (see Figure 6.1). Necessary everyday movements between work and home, taking at least 90 minutes per day, is an important time for this group of employees. Moreover, high time demand of work commuting can lead to serious limitations in managing household tasks, child care, leisure time and socializing activities. The comparison of travel time to work according to gender depicts a distinct character of commuting between men and women. From the spatial perspective, the percent of men in commuting flows increases with the increasing commuting distance. The share of women commuting to work to other municipalities within one district is 42% (ČSÚ, 2004). Gender differences sharpen in commuting flows over the district and regional borders. The number of women in commuting flows crossing district borders is 35% and in commuting flows for crossing regional borders it is 34% (ČSÚ, 2004). Distinct home-work relations for men and women also results in differences in commuting time (see Figure 6.1). The share of women commuting to work less than 15 minutes is about 4% higher compared to men. On the contrary, the number of men with commuting times 30–45 minutes and more than 45 minutes is higher than for women (+2% respective +3%).

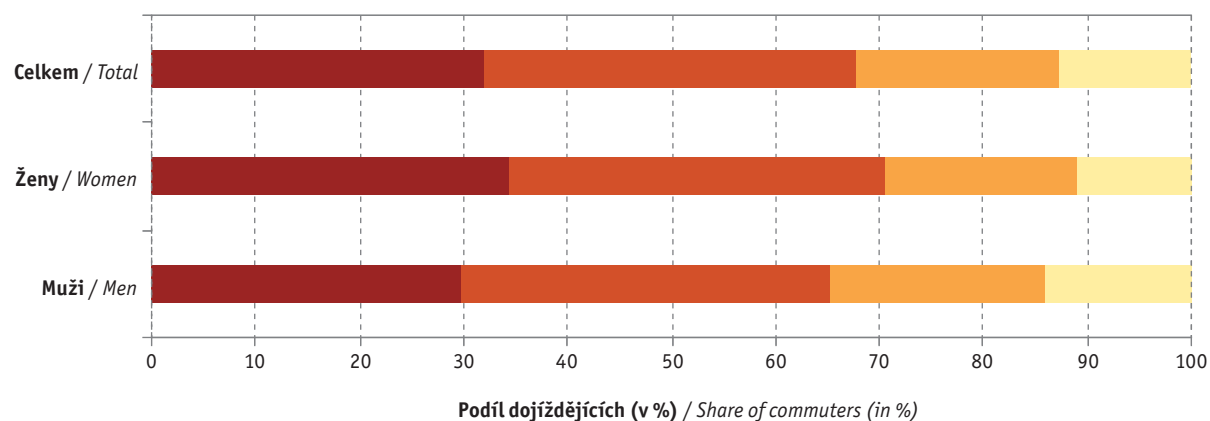
Substantial differences in long time commuting (more than 45 minutes) are visible also in the age groups comparison (see Figure 6.2). The highest share of long time commuters is in the youngest age groups of employees. Young people under 30 years are at the beginning of their working carrier, they have low work experience and a relatively weak position in the labour market. Simultaneously they often have no family responsibilities. Therefore time demand for travel to work is not a crucial, decisive factor for them when searching for a job. The share of long time commuters starts to decrease at the age of thirty. The main reason is probably the stage of the life cycle connected with family, child bearing, stabilization of work and home place location as a result of the effort to optimize the home-work spatial and time relations within the context of individual possibilities, needs and preferences. The amount of people commuting more than 45 minutes shortly increases again from the age of 50 and gains the second peak at the age of retirement. The increase can be connected on one hand to the life cycle stage when children have grown up and parents have more time for commuting and on the other hand to the worsening position of people in pre-retirement age on the labour market. Age and gender comparisons show visible differences. The share of women travelling to work more than 45 minutes tightly corresponds to the demographic life cycle of family with children. Firstly, a steep decrease of long time commuting occurs in the case of women after the age of 25. The share of long time commuting women reaches the minimum between 30 and 40 years. Later on, after the age of 40, the share of long time commuting women slowly increases.

From the regional perspective commuting to work is time demanding especially in big regional centres (Prague, Brno) and in their hinterlands (Prague, Brno, Ostrava). Strong regional centres create regional structures with supranodal character in their surroundings (Čermák et al., 2009). The spatial extent of the regions together with the increasing transport burdens within the regions raises time demand for the journey to work. Inter regional comparison of long time commuting, documents the above mentioned facts (see Figure 6.3). Prague, the only entire urban region in the Czech Republic, has an exceptional position. Approximately one third of all employees in the Czech Republic are travelling to work for more than 30 minutes, however in case of Prague more than one half (55%) of employees is commuting to work more than 30 minutes. Additionally commuting times are higher than the national average in the Středočeský, Jihomoravský and Moravskoslezský regions. Significantly lower commuting times are in the Karlovarský and Vysočina regions and furthermore in the Pardubický, Královéhradecký and Jihočeský regions. Whereas nondaily commuting is typical for the peripheral areas (see chapter 6.4 *Nondaily Commuting 2001* ) , long time commuting is characteristic for strongly urbanized and the most economically developed areas.

Literatura / Literature

ČERMÁK, Z., HAMPL, M., MÜLLER, J. (2009): Současné tendence vývoje obyvatelstva metropolitních areálů v Česku: dochází k významnému obratu? *Geografie-Sborník ČGS*, 114, č. 1, s. 37–51.

ČSÚ (2004): Sčítání lidu, domů a bytů k 1. 3. 2001 – Dojížděka a vyjížděka. Praha, Český statistický úřad. Dostupné on-line na <http://www.czso.cz/csu/2004edicniplan.nsf/p/4122-04>, [5. 5. 2008].



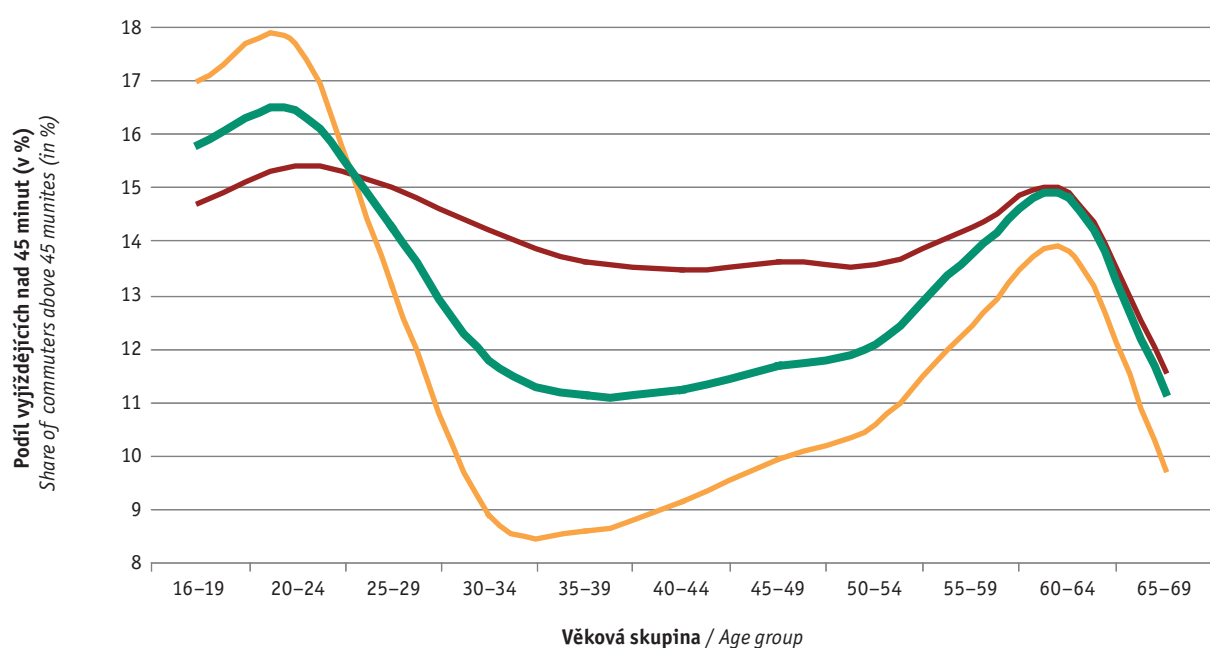
Obrázek 6.1: Dojíždka do zaměstnání podle pohlaví a času dojížděky v roce 2001

Figure 6.1: Commuting to work according to gender and commuting time in 2001

Zdroj dat / Data source: SLDB 2001, ČSÚ.

Čas v minutách / Time in minutes

- 0-14
- 15-29
- 30-44
- 45 a více / and more

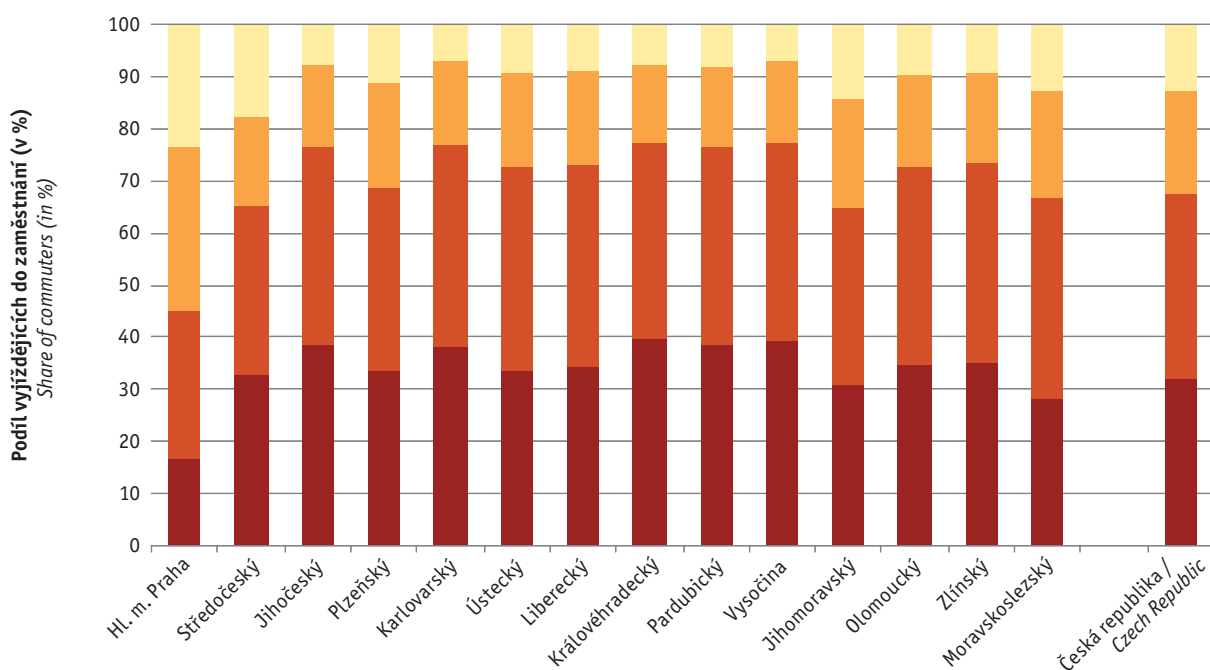


Obrázek 6.2: Čas cesty do zaměstnání podle pohlaví a věku v roce 2001

Figure 6.2: Commuting time by gender and age in 2001

Zdroj dat / Data source: SLDB 2001, ČSÚ.

- Muži / Men
- Ženy / Women
- Celkem / Total



Obrázek 6.3: Čas cesty do zaměstnání podle krajů v roce 2001

Figure 6.3: Commuting time by regions in 2001

Zdroj dat / Data source: SLDB 2001, ČSÚ.

Čas v minutách / Time in minutes

- 0-14
- 15-29
- 30-44
- 45 a více / and more