

## DOJÍŽDKA DO ZAMĚŠTNÁNÍ VEŘEJNÝMI DOPRAVNÍMI PROSTŘEDKY V JIHMORAVSKÉM KRAJI V ROCE 1970

*J. Zapletalová*

Katedra geografie přírodovědecké fakulty UJEP,  
Brno, Kotlářská 2, ČSSR

Geografický ústav ČSAV Brno, Mendlovo nám. 1, ČSSR

Předloženo: srpen 1974

### SHRNUTÍ

Práce se zabývá rozбором dojíždky do zaměstnání v Jihomoravském kraji v roce 1970. Jako podkladových materiálů bylo použito speciálního šetření dojíždění do zaměstnání organizovaného GÚ ČSAV, které vycházelo ze sčítání platných kontrolních ústrižků slevněných dělnických jízdenek.

Byl proveden jenom rozbor denní dojíždky za prací, která v Československu vysoce převažuje nad dojížděním nedenní a je pro Československo typická. Z podkladových materiálů byla zpracována a mapově dokumentována bilance pohybu za prací v jednotlivých obcích, byla vymezena dojíždková zázemí pro dojíždku celkovou a dojíždku žen a dále byly zachyceny absolutní počty vyjíždějících z jednotlivých obcí do středisek obvodního významu, vypočítaná průměrná dojíždková vzdálenost a časová náročnost dojíždky pro dojíždku celkovou a zvláště pro dojíždku žen.

### Содержание

#### ПОЕЗДКИ НА РАБОТУ ОБЩЕСТВЕННЫМИ СРЕДСТВАМИ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ ЮЖНОМОРАВСКОЙ ОБЛАСТИ

В работе приведен анализ поездок на работу в Южноморавской области в 1970 году. Эта работа выходит из оснований специального расследования поездок на работу, устроенного Географическим институтом ЧСАН в г. Брно. Это расследование было сделано на основе результатов считывания действительных контрольных отрезных талонов льготных рабочих автобусных и железнодорожных билетов. Результаты этого расследования были сравнены с результатами официального расследования поездок на работу, сделанного в рамках переписи населения в 1970 году.

Работа анализирует только поездки на работу, типические для ЧССР и превышающие неежедневные поездки на работу. На основе полученных данных был обработан баланс поездок на работу в отдельных пунктах, была сделана карта и определены зоны поездок на работу в целом и зоны поездок на работу женщин. Далее были зарегистрированы абсолютные числа выезжающих на работу из отдельных населенных пунктов в центры районного значения, были вычислены среднее расстояние и временная требовательность для поездок на работу в целом и для поездок на работу женщин.

## COMMUTING BY PUBLIC MEANS OF TRANSPORT IN THE SOUTH MORAVIAN REGION IN 1970

The paper is dealing with the analysis of commuting to work in the South Moravian Region in 1970. Special investigation of commuting organized by the Institute of Geography of the Czechoslovak Academy of Sciences was used as original material. It was based on the count of valid counterfoils of reduced worker's tickets.

An analysis of daily commuting was carried out only highly predominating over other kinds of commuting in Czechoslovakia and typical of the country. On the basis of the original material a balance of commuting in the communities was elaborated and represented on maps, commuting hinterlands were defined for total commuting and commuting of women and absolute numbers of persons outcommuting from the individual communities to centers of district significance were registered, mean distance of commuting and time spent on commuting were calculated for total commuting and separately for commuting of women.

Problematika dojíždění za prací se stala v posledních desetiletích, obzvláště po druhé světové válce, kdy v Československu velmi intenzívně proběhla industrializace země, velmi tíživou otázkou. Rostoucí potřebou pracovních sil v národním hospodářství se tento problém nadále zvyšuje. Po úplném vyčerpání veškerých mužských pracovních sil v produktivním věku v zemi se do výrobního procesu postupně zapojila většina práce schopných žen, čímž problém dojíždění za prací vystoupil ještě více do popředí.

Dojíždka za prací v současné době zajímá řadu odborníků nejen z řad geografů, ale i z dalších oborů národního hospodářství jako je doprava, stavebnictví, zdravotnictví, služby, plánování atd. V geografii samotné slouží dojíždka do zaměstnání mimo jiné jako jeden z nejvýznamnějších ukazatelů rajonizace zázemí center jednotlivých řádů a je jedním z nejzákladnějších ukazatelů pro vymezování zázemí center. Má také velký význam z hlediska studia životního prostředí. Ukazuje se totiž, že soubor dojíždějících ze zázemí center, která jsou nejvíce postižena zhoršením kvality životního prostředí, redukuje negativní vlivy znečištění center zhruba u třetiny ekonomicky činného obyvatelstva pouze na pracovní dobu v širším slova smyslu.

I když v posledním desetiletí význam dojíždění za prací v ČSSR relativně poklesl, na území Jihomoravského kraje ve stejném období (1961—1970) vzrostl počet dojíždějících za prací absolutně i relativně. Jde o vzrůst o 28 014 osob, tj. o 1,45 % ekonomicky aktivního obyvatelstva.

Tato práce je pokusem podat komplexní obraz dojíždění za prací v Jihomoravském kraji. Opírá se o výsledky speciálního šetření dojíždění do zaměstnání veřejnými dopravními prostředky ČSAD a ČSAD, které bylo založeno na sčítání platných kontrolních ústřížků dělnických týdenních, měsíčních a jednotlivých jízdének, které organizoval GÚ ČSAV v Brně. Šetření bylo provedeno k 31. 1. 1970. I když je všeobecně takto získaný materiál přijímán s pochybnostmi, podařilo se srovnáním těchto výsledků o dojízdce s výsledky šetření dojížděky za prací ze sčítání lidu, bytů a domů v Jihomoravském kraji v roce 1970 (k 1. 12. 1970) dokázat, že při důsledném provedení je takto pojaté šetření téměř ekvivalentní cenovnému šetření dojížděky do zaměstnání. V použitém šetření zůstalo nezachyceno 6 % dojíždějících pracovníků, z nichž většina dojíždí do zaměstnání prostředky městské, resp. příměstské hromadné dopravy, méně individuálními dopravními prostředky, eventuálně pešky.

Práce je metodicky pojata poněkud odlišně od většiny ostatních prací, zabývajících se dojížděkou do zaměstnání v ČSSR. Autoři při zpracování dojížděky vycházejí

z celkové dojížděky za prací, tj. z dojížděky denní i nedenní. Předložená práce se však zabývá pouze denní dojížděkou do zaměstnání, která představuje trvalé, denně se opakující svazky mezi místy bydliště a pracoviště jednotlivých pracovníků a tím i svazky mezi dojížděkovými centry a jejich zázemím. Protože hustota dojížděkových center je ve studovaném území (i v celém Československu) vysoká, a vysoce převažuje dojížděka denní nad dojížděkou nedenní, ukázalo se při studiu velikosti dojížděkových zázemí, že výsledná dojížděková zázemí jednotlivých středisek jsou, i při odlišných metodických přístupech, téměř shodná. Výsledek jen potvrzuje předpoklad, že dojížděková zázemí jednotlivých středisek jsou převážně tvořena denně dojíždějícími pracovníky.

V maximální možné míře bylo využito informací o struktuře dojížděky a vyjížděky za prací v jednotlivých obcích kraje. Práce obsahuje bilanci pohybu za prací v jednotlivých obcích kraje, jsou v ní vymezena dojížděková zázemí jednotlivých středisek pro dojížděku celkovou a dojížděku žen a zachyceny absolutní počty dojíždějících do středisek obvodního významu.

Z rozboru vyplynulo, že v současné době téměř neexistuje obec, kde by nedocházelo k pohybu za prací (tj. k vyjížděce nebo dojížděce). Na území Jihomoravského kraje je to pouze jedna obec v okrese Vyškov. Po celém území kraje je mobilita obyvatelstva za prací značně vysoká. Jasně to dokumentuje ta skutečnost, že pouze ve 4,7 % obcí kraje je pohyb za prací 10 a méně osob a dalších 8,5 % obcí má pohyb za prací 11—25 osob. To znamená, že v 86,8 % obcí kraje je denní pohyb za prací větší než 25 osob.

Ne všechny obce kraje však tvoří zázemí studovaných dojížděkových center. Dojížděková zázemí byla vymezena pro všechna střediska s více než 1 000 denně dojíždějících pracovníků a dále pro všechna střediska obvodního významu s dojížděkou menší, která byla jako taková schválena usnesením vlády č. 283 z 21. 11. 1971. V Jihomoravském kraji byla sledována dojížděka do 49 center, z nichž 3 (Bystrice n. P., Rosice a Židlochovice) měla méně než 1 000 dojíždějících. Střediska jsou v některých částech studovaného území nakupena velmi hustě. Protože v těchto oblastech dochází ke značné tzv. protisměrné dojížděce, bylo nutno zvolit dosti přísné kritérium pro vymezení zázemí jednotlivých center. Za dojížděkovou obec v zázemí určitého centra je považována ta obec, ze které denně vyjíždělo do daného střediska alespoň 10 pracovníků, což muselo zároveň ale představovat minimálně 25 % celkové denní vyjížděky za prací z obce.

Aby bylo možno zachytit zázemí všech dojížděkových středisek, byla rozdělena podle počtu dojíždějících do 2 kategorií. Toto rozdělení má pouze pomocný charakter a slouží k rozčlenění středisek pro kartografické znázornění. První skupina zahrnuje střediska s denní dojížděkou menší než 2 000 pracovníků, druhá střediska s denní dojížděkou větší. Zázemí středisek první kategorie jsou znázorněna pomocí terčů, zázemí druhé skupiny barevnými plochami. Zázemí je barevně rozděleno do 2 skupin. První tvoří obce, ze kterých vyjíždí do střediska více než 50 % vyjíždějících, druhou skupinu obce, ze kterých vyjíždí do střediska 25,0—49,9 % vyjíždějících za prací. Mimo vlastních zázemí jednotlivých středisek se podařilo touto metodou zachytit i tzv. přechodná území, ze kterých vyjížděka směřuje do dvou, v některých případech i do tří středisek přibližně ve stejném rozsahu.

Ne všechna studovaná střediska však mají vytvořená dojížděková zázemí. Je řada hospodářsky významných středisek, která mají poměrně vysokou denní dojížděku za prací (např. Kuřim a Napajedla s téměř 4 000 dojíždějících), ale nemají vytvořená dojížděková zázemí. Je to způsobeno vysokou koncentrací dojížděkových středisek,

z nichž některá leží přímo v dojíždkových zázemích středisek větších (např. Kuřim, Hrušovany, Rosice, Napajedla, Otrokovice, Rohatec atd.).

Také tvar zázemí středisek odpovídá vysoké územní koncentraci center. Zázemí, která by v ideálním případě měla koncentricky obklopotvat střediska, jsou více či méně deformovaná a v některých případech zcela chybí, nebo se rozplývají v pás přechodných území mezi středisky.

Podobným způsobem byla vymezena i dojíždková zázemí pro střediska, do kterých dojíždí více než 500 žen denně a pro střediska obvodního významu s dojíždkou menší s tím rozdílem, že minimální počet vyjíždějících z obce do střediska byl 5 žen. Ženská dojíždková střediska se od středisek celkové dojíždky poněkud liší. Rozdíly jsou patrné především u menších středisek s těžkým průmyslem (Dolní Rožínka, Hulín, Ždánice). Naopak v některých oblastech se výrazně koncentrují pracovní příležitosti pro ženy do určitých center a tato centra si pak vytvářejí výraznější dojíždková zázemí u dojíždky žen než u dojíždky mužů. Jsou to např. Hrušovany u Brna, Bystřice n. P., Bučovice, Tišnov, Znojmo atd.

Mapy zázemí dojíždkových středisek jsou doplněny mapami, které v absolutním počtu zachycují vyjíždku za prací z jednotlivých obcí do těchto center. Na nich je názorně vidět disperse dojíždky do řady středisek a protisměrnost dojíždky. Použité podklady však nedovolily vyvodit závěry o ekonomičnosti a neekonomičnosti tohoto jevu, protože neposkytují podklady o pracovních profesích těchto pracovníků. Aby byla práce instruktivnější, byly vypočítány průměrné dojíždkové vzdálenosti pro dojíždku celkovou, dojíždku žen i mužů. Srovnáním průměrných dojíždkových vzdáleností mužů a žen byl potvrzen předpoklad, že ženy dojíždějí za prací z menších vzdáleností než muži. Výjimku tvoří 5 středisek (Kyjov, Boskovice, Prostějov, Kroměříž a Velké Meziříčí). Ve všech případech jde o oblasti, kde jsou střediska s pracovními příležitostmi pro ženy od sebe více vzdálená než střediska pracovních příležitostí pro muže.

Bylo provedeno také srovnání absolutních počtů dojíždějících mužů a žen z větší vzdálenosti než 30 km (předpokládaná hranice únosné dojíždky). Z této a větší vzdálenosti v kraji dojíždí za prací 4 % ekonomicky aktivních osob. Z toho bylo 2,7 % mužů a 1,3 % žen. Nejvíce pracovníků z této vzdálenosti dojíždělo do největších průmyslových středisek kraje — Brna a Gottwaldova. U 12 center nepřesahovala denní dojíždka mužů a u 14 center denní dojíždka žen vzdálenost 30 km.

Podle jízdních řádů ČSAD a ČSD platných v době sčítání byla také vypočtena průměrná jízdní doba nutná pro jednu jízdu do zaměstnání. Pro dojíždku mužů se pohybovala u jednotlivých středisek do 50 minut, u dojíždky žen do 10 do 45 minut, pouze u Brna byla 47 minut.

Vcelku lze o denní dojíždce za prací v Jihomoravském kraji konstatovat, že je rozložena poměrně rovnoměrně po celém území kraje. Mezi jednotlivými středisky nevznikají (až na Brněnsko, Bučovicko a oblast Napajedel) větší zóny překryvvů vzájemných vlivů. U všech dojíždkových středisek leží průměrná dojíždková vzdálenost pod hranicí 30 km a mimo Brna i isochronou 45 minut. Daleká denní dojíždka se vyskytuje jen u velkých nebo periferně ležících středisek a nepředstavuje více než 5 % (pouze u Brna 15 % a Gottwaldova 10 %) z celkového množství dojíždějících. Nadále je možno počítat s tím, že daleká denní dojíždka se bude na základě zákona o koncentraci dojíždky spolu s přispěním rozvoje sítě autobusových linek a zrychlováním dopravy nadále zmenšovat.

V současné době vyvolává velké problémy dojíždka prakticky jen u Brna a Znojma a částečně na Jihlavsku, Třebíčsku a Prostějovsku, kde části dojíždkových zázemí

přesahují hranice 30 km. Těmto oblastem by bylo třeba věnovat zvýšenou pozornost při podrobnějším studiu ekonomické efektivity dojíždění za prací.

## LITERATURA

- Macka M. (1966): K některým metodickým problémům studia dojíždění do zaměstnání. Zprávy o věd. činnosti č. 3, GÚ ČSAV, Brno, 129 stran
- Macka M. (1966): Změny sfér dojíždění ve střední části Jihomoravského kraje (v letech 1957—1961) Zprávy GÚ ČSAV 1966: 33—40, Opava
- Macka M. (1967): Regiony dojíždění středisek a více než 1 000 dojízdějících v Československu. Mapa 1 : 1 mil.
- Zapletalová J. (1974): Dojízdka do zaměstnání veřejnými dopravními prostředky v Jihomoravském kraji v roce 1970. Rigorózní práce — nepublikováno.

