





Pedagogická  
fakulta  
Faculty  
of Education

Jihočeská univerzita  
v Českých Budějovicích  
University of South Bohemia  
in České Budějovice

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích

Pedagogická fakulta

Katedra geografie

Bakalářská práce

KAŽDODENNÍ PROSTOROVÁ MOBILITA OBYVATEL V  
REGIONU BYSTŘICE NAD PERNŠTEJNEM: ANALÝZA  
VYBRANÝCH PROCESŮ A JEJICH GEOGRAFICKÝCH  
PODMÍNĚNOSTÍ

Vypracoval: Lukáš Vícha

Vedoucí práce: RNDr. Stanislav Kraft, Ph.D.

České Budějovice 2013

### **Prohlášení:**

Prohlašuji, že jsem zadanou bakalářskou práci vypracoval zcela samostatně s použitím uvedené literatury a cenných rad vedoucího práce.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách. Souhlasím dále s tím, aby touto elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích

.....

Lukáš Vícha

## **Poděkování:**

Touto cestou bych rád poděkoval vedoucímu své bakalářské práce, panu RNDr. Stanislavu Kraftovi, Ph.D. za jeho čas, cenné rady, trpělivost, informace, materiály, připomínky, které mi během vypracování bakalářské práce poskytl. Dále bych chtěl poděkovat svým přátelům, obyvatelům Bystřice nad Pernštejnem, rodině a všem lidem co se nemalou měrou podíleli na získání dat důležitých pro tvorbu této bakalářské práce.

VÍCHA, L. (2013): Každodenní prostorová mobilita obyvatel v regionu Bystřice nad Pernštejnem: analýza vybraných procesů a jejich geografických podmíněností.

Bakalářská práce, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, katedra geografie, počet stran 73.

**Anotace:**

Bakalářská práce se věnuje tématu každodenní prostorové mobility v POÚ Bystřice nad Pernštejnem, analýze vybraných procesů a jejich geografických podmíněností. Zaměřuje se na analýzu údajů o prostorové mobilitě obyvatel sledovaného regionu, pomocí šetření v domácnostech v typově odlišných oblastech. Smyslem celého výzkumu je identifikace hlavních forem, cílů, účelů a způsobů mobility obyvatel a hledání jejich geografických podmíněností.

**Vedoucí bakalářské práce:** RNDr. Stanislav Kraft, Ph.D

**Klíčová slova:**

Prostorová mobilita, geografie času, dojíždka do zaměstnání, automobilizace, doprava, gender.

## Daily Spatial Mobility of the Residents of Bystrice nad Pernštejnem Region: the Analysis of Selected Processes and Their Geographical Determinants

Bachelor thesis, University of South Bohemia, Pedagogical Faculty, Department of Geography, 73 pages.

### **Annotation :**

The bachelor thesis is devoted to the topic of everyday spatial mobility in Bystrice nad Pernštejnem, to the analysis of selected processes and their geographical determinants. It is focused on the analysis of the data on the spatial mobility of local residents by means of household saving in characteristically different areas. The main purpose of this research is to identify main forms, objectives, reasons and ways of population mobility and searching for their geographical determinants.

**Thesis supervisor:** RNDr. Stanislav Kraft, Ph.D

### **Key words:**

Spatial mobility, time geography, commuting, motorization, transport, gender

## Obsah

<b>1. Úvod a cíle práce</b> .....	9
<b>2. Teoretická část</b> .....	11
2.1. Prostorová mobilita .....	11
2.1.1. Cirkulační pohyby .....	13
2.2. Doprava .....	15
2.2.1. Vývoj dopravy po roce 1989 v České republice .....	17
2.2.2. Automobilová doprava .....	17
2.2.3. Trendy v současném chování v dopravě.....	20
2.3. Geografie času.....	21
<b>3. Základní charakteristické údaje sledované oblasti</b> .....	23
3. 1. POÚ Bystřice nad Pernštejnem – sídelní struktura .....	23
3. 2. Charakteristika dopravy v POÚ Bystřice nad Pernštejnem .....	26
3. 3. Proudby a směry dojížděky obyvatel za prací v POÚ Bystřice nad Pernštejnem.....	27
<b>4. Metodika práce</b> .....	30
4.1. Dotazníkové šetření a jeho organizace .....	30
4.2. Zpracování dat.....	32
4.3. Vyhodnocení dat .....	33
4.4. Charakteristika zkoumaného vzorku obyvatel POÚ Bystřice nad Pernštejnem .....	34
<b>5. Analýza každodenní prostorové mobility v oblasti Bystřice nad Pernštejnem</b> .....	37
5. 1. Využití vybraných dopravních prostředků za účelem cestování .....	37
5. 2. Dojížděka do zaměstnání vybraným dopravním prostředkem.....	44
5. 3. Genderové rozdíly v každodenní prostorové mobilitě .....	51

5. 4. Využití automobilu pro volnočasové aktivity .....	54
5. 5. Znázornění každodenního pohybu ve vybrané domácnosti.....	57
<b>6. Závěr .....</b>	<b>59</b>
<b>7. Seznam použité literatury .....</b>	<b>61</b>
<b>8. Seznam použitých příloh .....</b>	<b>66</b>
<b>9. Přílohy.....</b>	<b>69</b>



## 1. Úvod a cíle práce

Každodenní prostorová mobilita se projevuje v běžném životě každého z nás. Ve vyspělých zemích je mobilita považována za jednu ze základních lidských vlastností a potřeb. Práce, vzdělání, nákupy, služby a doprava patří k základním aktivitám každodenního života provozovanými mimo místo bydliště (Ellegard 1999; Novák 2010). Mobilita se vyskytuje ve dvou hlavních formách. Jedná se jednak o pohyb, při němž dochází ke změně trvalého bydliště, tedy trvalý dlouhodobý pohyb osob, nebo jde o pohyb převážně krátkodobý, periodický. Jedná se o dojížděku, převážně za službami či do zaměstnání.

Hlavním cílem práce, je analyzovat dopravní chování a každodenní prostorovou mobilitu obyvatel v POÚ Bystřice nad Pernštejnem. Jeden z hlavních důvodů, proč bakalářské práce tihne k tomuto tématu je měnící se sídelní struktura, která vede ke zvyšujícímu se pohybu obyvatelstva. Obecně začíná platit, že vzdálenosti, které člověk musí urazit za prací, službami či zábavou jsou vyšší. Díky tomu dochází k intenzívnějšímu využití jak individuální osobní dopravy, tak i k reorganizaci hromadné dopravy.

Dílčím cílem práce je vytvoření dotazníku, především získáním a vyhodnocením jeho dat. Data, která byla získána, se zaměřují především na genderové rozdíly v mobilitě obyvatel, na intenzitu cestování, na využívání osobního automobilu za účelem dopravního prostředku pro cestu do zaměstnání a nárůstu soukromých cest ve volném čase (viz metodika práce – Dotazníkové šetření a jeho organizace).

Druhý cíl práce je analyzovat míru využití osobního automobilu za účelem pracovních cest. V současné době je v České republice úroveň individuální automobilizace silně prostorově diferenciována. Jedná se především o výraznější používání osobního automobilu v Čechách než na Moravě. V oblasti Bystřice nad Pernštejnem, která spadá do okresu Žďár nad Sázavou, je výraznější používání veřejné dopravy, než-li osobního automobilu, za účelem cesty do zaměstnání. Toto tvrzení se opírá o data z roku 2001, která Květoň použil ve své práci: Vyjížděka veřejnou a individuální dopravou v Česku a její regionální specifika.

Třetím dílčím cílem práce je analýza vzorců každodenní mobility obyvatel. Tato otázka se zabývá vzrůstajícím počtem cest, za účelem volnočasových aktivit. Data získaná z průzkumu, který byl proveden ve sledované oblasti POÚ Bystřice nad Pernštejnem,

budou názorně poukazovat na to, že automobil neslouží jen pro cesty do práce, ale stále více ho lidé využívají pro své volnočasové aktivity.

Důležitým tématem této práce, jsou genderové rozdíly v prostorové mobilitě obyvatel. Je známo, že muži využívají osobní automobil více a na delší vzdálenosti než ženy. Oproti tomu, ženy využijí cestu osobním automobilem pro více účelů. Bakalářská práce zachycuje zmíněné problémy a snaží se informovat veřejnost o dané problematice (Moya, Palomeres 2012).

K uvedeným cílům práce lze formulovat následující hypotézy.

- Veřejná hromadná doprava, je stále více vystavována konkurenci individuální osobní dopravy. Důsledkem tohoto jevu jsou ekonomické, institucionální a legislativní změny, které probíhaly především koncem 90. let. Díky nim docházelo k redukcím a stabilizaci dopravních spojů. Především v oblastech s nižším potenciálem pro veřejnou dopravu docházelo k omezení spojů na základní dopravní obslužnost, tzn. veřejná doprava zajišťovala dopravní spoj s centrální obcí pouze dvakrát denně a o víkendu, či ve večerních hodinách se občané obcí museli spolehnout pouze na své dopravní prostředky (Marada, Květoň 2010). V konstatování se zjištěnými výsledky lze tedy tvrdit, že úroveň automobilizace se ve venkovských obcích zvyšuje, což je důsledkem životní úrovně, stylu života a reakcí na nevyhovující veřejnou dopravu. Toto zjištění mě vede k hypotéze, že v POÚ Bystřice nad Pernštejnem by tedy měl být ve výraznější míře využíván osobní automobil na úkor veřejné dopravy, především z důvodu venkovského charakteru území, kdy se na sledovaném území nachází především menší obce o velikosti do 1000 obyvatel.
- Pohyb žen je vzhledem k jejich roli hospodyněk, omezen oblastí, ve které žijí. Mnohdy záleží především na dopravní obslužnosti obce, na vlastnictví osobního automobilu, finančních možnostech rodiny, službách atd. Je zjevné, že mobilita žen je ovlivňována celou řadou i jiných faktorů, mezi které můžeme zařadit vlastnictví řidičského průkazu, mateřskou dovolenou atd. Tyto závěry stanovují druhou hypotézu, že ženy budou využívat osobní automobil méně, ale ve smyslu využití, urazí osobním automobilem více cest než muži. Toto tvrzení se opírá o práci španělských geografů (Moya, Palomares, 2012)

## 2. Teoretická část

### 2.1. Prostorová mobilita

Každodenní prostorová mobilita se za poslední dekádu neuvěřitelně změnila. Obyvatelé chudších oblastí se stěhují do míst s lepší ekonomickou situací. Lidé ve vyspělé kultuře, díky vysoké životní úrovni si mohou dovolit nejen automobil, ve kterém tráví stále více času, aby dosáhli co nejvyšší ekonomické úrovně. Služby, zaměstnání, sport, kultura, zábava, to jsou jen některé aktivity, pro něž je člověk schopný trávit i několik hodin na cestách. Právě díky změnám, které v mobilitě osob vznikají je podporována celá řada nových fenoménů, jenž silně ovlivňují dynamiku změn v prostorovém uspořádání společnosti (Novák 2010).

Podle (Zelinskeho 1971) je mobilita ústředním pojmem dopravní geografie, zahrnující všechny typy pohybů v prostoru. Úroveň prostorové mobility je odrazem vyspělosti států a znakem moderní společnosti. Nejedná se zde jenom o vyspělost infrastruktury, služeb, ekonomické stability státu, která napomáhá rozvoji prostorové mobility a zejména cirkulačním pohybům. Mobilita je pojem, kterým se zabývají vědní disciplíny, jako jsou geografie, sociologie, ekonomie a mnoho dalších, proto její definice není jednotná. Mobilitu lze především definovat, jako schopnost pohybu mezi jednotlivými cíly (Kraft 2011).

Podle typů lze mobilitu rozdělit na dva proudy, na mobilitu sociální a prostorovou.

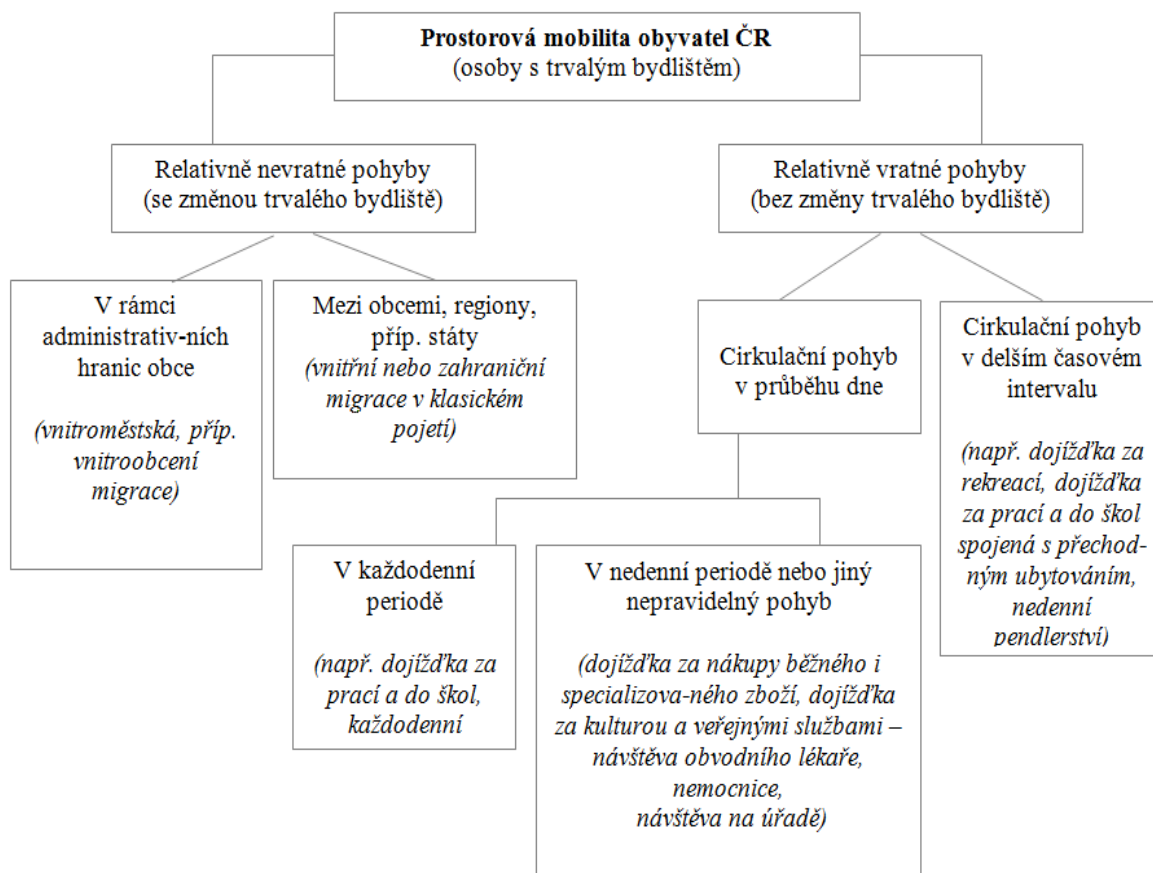
O sociální mobilitu se jedná tehdy, pokud jde o pohyb sociálních subjektů v sociálním prostoru a snaží se o změnu své pozice, nebo li svého cíle ve společnosti (profesní postupy, kulturní zařazení ve společnosti). Sociální mobilita se rozděluje na horizontální a vertikální. Hlavní rozdíl mezi daným rozdělením je v tom, že horizontální se uskutečňuje uvnitř skupiny a o vertikální pohyb se jedná tehdy, pokud člověk přechází mezi společenskými skupinami. Sociální mobilitu dále dělíme na individuální a skupinovou. Hlavním znakem prostorové mobility je změna geografické pozice subjektu, ke které je subjekt donucen svými potřebami a cíly. Prostorová a sociální mobilita spolu úzce souvisí. Pohyb člověka, je spojen se sociálním začleněním (Lemingerová 2010).

Jak již bylo podotknuto v úvodu, prostorová mobilita se dělí na dvě hlavní větve. Na pohyby relativně nevratné, kam spadá především migrace. Migrací se rozumí pohyb obyvatel z jedné země či kontinentu do druhé, v tomto případě se jedná o mezinárodní

migraci. Pokud se jedná o pohyb obyvatel v rámci jedné země, hovoří se o migraci vnitrostátní (Matoušek 2008).

Na pohyby relativně vratné. Pod tímto pojmem si představíme pohyby, kdy nedochází ke změně trvalého pobytu. Jedná se o tzv. cirkulační pohyby (viz grafické rozdělení), jimiž se práce zabývá dál v textu. Hlavním problémem, se kterým se při výzkumu mobility setkáváme, je množství a zaměření dat. Velké množství výzkumů a prací se zabývá především výzkumem migrace a dojížděky do zaměstnání a škol (Květoň 2011, Novák 2004). Samozřejmě, data o dojížděce a migraci získaná ze sčítání lidí, domů a bytů jsou hodnotná pro určité typy výzkumu, ale už nám neřeknou, jak velká skupina obyvatel využívá osobní automobil či hromadnou dopravu pro cestu za službami, sportem, kulturou, kolik času obyvatelé tráví na těchto cestách. Tento problém řeší tvorba výzkumu každodenní prostorové mobility obyvatel POÚ Bystřice nad Pernštejnem, který je schopen tuto otázku nedostatku dat částečně vyřešit, alespoň v regionu ve kterém výzkum proběhl.

Obr. 1: Zjednodušené členění základních forem prostorové mobility obyvatel



Zdroj: [www.czso.cz](http://www.czso.cz)

### 2.1.1. Cirkulační pohyby

Nejdůležitějším a také největším zástupcem cirkulačních nebo také jinak řečeno kyvadlových pohybů, o kterých je získáváno nejvíce dat, je každodenní dojíždka do zaměstnání a do škol. Tyto pohyby můžeme zařadit mezi ty, jimiž se geografové především zabývají (HAMPL 2004, TOUŠEK 2004, ČEKAL 2006, MARADA 2011, KVĚTOŇ 2011, NOVÁK 2010). K dalším formám cirkulačních pohybů patří nepravidelné nedenní cesty. I ty můžeme rozdělit do dvou skupin. První skupinou jsou cesty, které jsou v určitých případech striktně administrativně předurčeny. Jedná se především o cesty na úřady. Druhou skupinou jsou cesty, které člověk dělá zcela subjektivně nezávisle na svém okolí. Do tohoto okruhu pohybů můžeme zařadit návštěvu kulturních, sportovních akcí, nákupních center či různých služeb. Problémem této skupiny je, že o ní neexistují souvislé informace o pohybu a není ani zdroj, který by tyto obsáhlá data mohl obstarat. Poslední typ cirkulačních pohybů je reprezentován cestami, jež probíhají v delším časovém intervalu. Jedná se především o rekreační dojíždku. Význam těchto pohybů, je především pro další geografické odvětví a tím je geografie cestovního ruchu. I zde se naráží na problém s nedostatkem dat, která jsou nepřesná a zkreslená. Rekreační objekty se nachází spíše v malých obcích a majitelé bydlí ve větších sídlech, tedy dochází k rekreační dojíždce. Vliv na tuto dojíždku může mít mnoho faktorů. Jedním z nich je vzdálenost a časová dostupnost těchto dvou objektů. Dalším faktorem ovlivňující tento pohyb je ekonomického rázu. Finanční stránka rozhoduje, kam na dovolenou pojedeme a jestli vůbec pojedeme. (PROCHÁZKA 2001)

Všechny typy cirkulačních pohybů se navzájem ovlivňují, doplňují a propojují. Příkladem může být dnes tak běžné propojení cest za účelem jejich zefektivnění. Je zcela normální spojovat cestu z práce s cestou na nákupy a návštěvu přátel s cestou za kulturou.

Současné trendy, které probíhají ve sledování cirkulačních pohybů, jsou zaměřeny zejména na výzkum moderních technologií, které slouží pro sledování pohybů. Není to jen telefon, o kterém se ve své práci Novák s Temelovou zmiňují. K přístrojům, jež napomáhají sledování pohybu a určení polohy řadíme GPS, mobilní telefony, přenosné počítače, bezdrátové komunikační sítě (slouží například pro řízení železniční dopravy), mytné brány, které dovedou rozpoznat poznávací značku automobilu a tím sledovat jeho pohyb. GPS (global positioning system) patří k všeobecně nejznámějším zařízení pro sledování dopravní mobility. Jedná se o lokalizační systém původně americké armády, který je založen na obíhání 32 družic kolem Země s přesností v jednotkách metrů. Mezi

výhody využití GPS, patří využití GPS systému v osobních automobilech. Je to jednak díky dostatečné energii, kterou automobil poskytuje a i jednoduché umístění antény pro vysílání signálu. K nevýhodám řadíme nutnost vlastnění přístroje, zhoršení vlastností v oblastech s omezeným obzorem a nutnost neustálého dobíjení energie. Tyto moderní techniky výzkumu, postupem času nahrazují staré postupy pro získání dat, jimiž byly cestovní deníky a řízený rozhovor (Novák 2011, Temelová 2011).

Hlavní formou cirkulačních pohybů je dojíždka za prací a do škol. Tato práce se zabývá především dojíždkou za prací, která je sledována ve výzkumu bakalářské práce. Dojíždka obyvatel za prací je významnou složkou každodenní prostorové mobility obyvatelstva. Je podmíněna nestejným, prostorovým rozmístěním ekonomicky aktivních obyvatel na straně jedné a pracovních příležitostí na straně druhé. Jedná se o významný regionální proces, který má významný podíl na formování prostorových vazeb v sídelním systému a který má v České republice trvalou intenzitu (Toušek 2005). Význam dojíždky za prací 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 (ČSÚ).

Termínem dojíždky do zaměstnání je chápán pohyb, který vykonávají ekonomicky aktivní obyvatelé přes hranici obce se svým trvalým bydlištěm. Většina studií o dojíždce obyvatel do zaměstnání měla svůj základ v anketních šetřeních, která u nás probíhala už od šedesátých let. Orgány, jež byly zodpovědné za ono šetření, se nazývaly regionální plánovací instituce. Hlavní představitelé té doby byli - Šilhan, Mrkos, Macka. Dojíždka za prací byla poprvé začleněna do cenzu v roce 1961, od té doby se zde vyskytuje pravidelně. Jeden z hlavních cílů, je vymezení hranic spádových územních center dojíždky za prací a intenzita vztahů mezi centrem a jeho zázemím. Mezi nejdůležitější představitele zabývajícími se problematikou dojíždky patří Řehák, který se zajímal o problematiku v otázce změny v migrační bilanci mezi venkovem a městy. Müller a Hampl se věnovali tématu, dlouhodobého formování migračních regionů na vyšších úrovních regionální diferenciace v České republice. (Mlejnek 2012)

Dojíždku za prací můžeme ještě dále dělit z hlediska četnosti na dvě skupiny a to na dojíždku denní a nedenní. Z dlouhodobých studií můžeme jasně říct, že denní dojíždka převládá nad nedenní a tím pádem se jedná o nejintenzivnější formu pravidelné mobility obyvatel. Dojíždka je téma, které tato práce zachycuje a věnuje mu dostatek prostoru a to především ve své výzkumné části. Zde se bakalářská práce snaží zachytit problematiku

dojížděky do zaměstnání a to ve smyslu použití dopravních prostředků, zjišťuje využitelnost dopravních prostředků podle celkové uražené vzdálenosti a času, který respondent strávil při dané dojížděce do zaměstnání. Doba a vzdálenost dojížděky byla rovněž sledována v Moravskoslezském kraji v roce 2001. Zde bylo zjištěno, že celková doba dojížděky se mezi léty 1991 a 2001 snížila ve většině případů o 10 minut. (Ivan, Tvrđý, 2007)

## 2.2. Doprava

Dnešní doba vyžaduje, aby každý člověk byl v pohybu. Život, který žijeme, se odehrává na mnoha místech. Na jednom místě chodíme do školy, do práce na druhém místě bydlíme. Pro tuto potřebu, je důležitá individuální osobní nebo veřejná doprava, tento pojem zahrnuje dopravu autobusovou, železniční a městskou hromadnou dopravu.

Za hlavní význam dopravy můžeme považovat skutečnost, že umožňuje překonání bariéry prostoru, a tím podmiňuje vytváření interakcí mezi různě disponovanými místy zemského povrchu. (Seidenglanz 2007)

Doprava je projevem mobility lidské populace a její prostorové diferenciaci, samozřejmě silně vázána na rozložení obyvatel a na jeho aktivity. Intenzita a koncentrace dopravy přímo souvisí s hustotou zalidnění. K dalším faktorům, ovlivňující přímo dopravu patří vzdálenost. Neboť objem kontaktů mezi sídly klesá s jejich vzdáleností. Kvalitu dopravy dále ovlivňuje dopravní a geografická poloha sídla. Tyto dvě polohy se mohou měnit a tyto odlišnosti můžeme najít zejména u menších sídel. (Marada 2003)

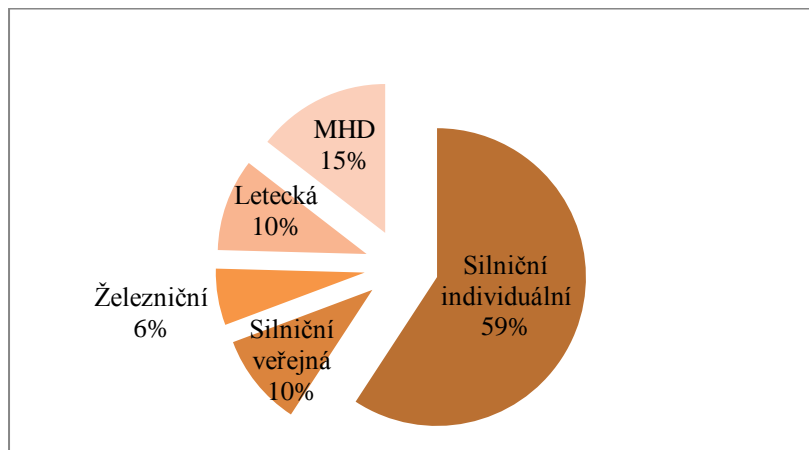
S dopravou úzce souvisí i její dostupnost a ta má vliv na způsob dojížděky. Dopravní dostupnost se dá sledovat na třech úrovních, na nodální, mikroregionální a meziregionální. (Marada 2003)

Charakteristickou vlastností dopravy je zároveň fakt, že poměrně citlivě reaguje na změny socioekonomických podmínek, a tím se stává velmi dobrým indikátorem obecnějších procesů, které charakterizují změny v prostorovém uspořádání řady dalších sociálně geografických jevů. (Řehák 1988)

Jeden z jevů, který se promítá do rozvoje dopravy a hlavně do její intenzity, se nazývá suburbanizace. Jedná se o pohyb, kdy se lidé stěhují z vnitřního prostoru města do okrajových částí nebo přilehlých částí města a naopak. Ouředníček nahlíží na proces suburbanizace jako jeden z druhů urbanizačních procesů, při kterém se obyvatelstvo a některé jeho aktivity stěhují z jádra města do jeho zázemí (Ouředníček 2003). Tímto dochází ke změně infrastruktury, dopravy, především ve větších městech jde o rozvoj

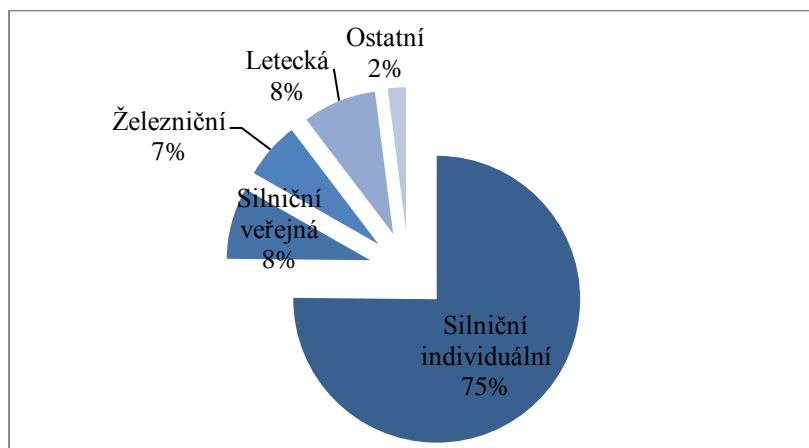
městské hromadné dopravy. Rostoucí mobilita obyvatel, nákladů a informací, má intenzivní vliv na rozvoj dopravy. S dobou se zároveň i zvyšují požadavky na dopravu. Cestujeme častěji a na větší vzdálenosti, díky těmto skutečnostem vyžaduje člověk větší pohodlí, rychlost a dostupnost dopravy. To vše klade na dopravu velké nároky, které se odráží především v její reorganizaci. Dopravu lze tedy obecně vnímat jako významné odvětví lidské činnosti, které je spojeno s každodenním rytmem života společnosti. Toto její působení v každodenním životě lidí, má navíc stále vzrůstající tendenci. Dnešní společnost, zejména ve vyspělých státech, lze označit jako vysoce mobilní a do jisté míry závislou na dopravě (Kraft 2011).

Obr. 2: Využití dopravních prostředků v České republice podle přepravních výkonů (2010)



Zdroj: [www.cittadella.cz](http://www.cittadella.cz)

Obr. 3: Využití dopravních prostředků v Evropské unii podle přepravních výkonů (2010)



Zdroj: [www.cittadella.cz](http://www.cittadella.cz)



Dané obrázky č. 2 a 3 nám znázorňují, procentuální rozdělení dopravy v Evropě a České republice podle přepravních výkonů. Přepravní výkony používají dvě jednotky, tunokilometr a osobokilometr (podle typu přepravy). Udávaná procenta jasně hovoří o tom, že ve vyspělých zemích hlavní roli hraje silniční doprava především individuální doprava. Tyto data udávají trend, kterým se doprava v posledních letech ubírá. Výrazná automobilizace, pokles železniční dopravy na úkor zvýšeného zájmu o leteckou dopravu.

### **2.2.1. Vývoj dopravy po roce 1989 v České republice**

V dopravním systému po roce 1989, docházelo k dramatické změně v dělbě přepravní práce mezi různými odvětvími. Docházelo především k individualizaci dopravy, tzn. lidé stále více využívali osobní automobilovou dopravu na úkor dopravy veřejné. Tento jev si můžeme ověřit z dat o přepravních výkonech. Významnou roli v rozvoji automobilové dopravy hraje i to, že po roce 1989 docházelo k rušení různých příspěvků na hromadnou dopravu. Již v roce 1991 byly například zrušeny dělnické slevy. V případě veřejné dopravy se nedostávalo od státu takové finanční podpory, aby mohlo docházet k jejímu rozvoji a tak potřebné výměně vozového parku, který by vedl k větší komfortnosti. Z tohoto důvodu klesaly přepravní výkony autobusové i železniční dopravy. (Kraft 2011)

Nicméně na základě sledování údajů o přepravních výkonech v tomto relativně krátkém časovém horizontu lze opětovně hovořit o tom, že v průběhu posledních dvaceti let došlo v českém dopravním systému k zásadnímu propadu výkonů veřejné dopravy, který byl logicky vyvážen nárůstem podílu osobních automobilů. Podle nejnovějších údajů celkový přepravní výkon individuální automobilové dopravy byl v roce 2011 zhruba 65 mld. os/km. To je možné představit si tak, že každý občan České republiky v průměru ujel v automobilu za rok okolo 6 500 km (cittadella.cz).

### **2.2.2 Automobilová doprava**

Automobil se stává v dnešní době symbolem pokroku, individualismu, určité výše ekonomické úrovně a tím i společenského postavení. Individuální růst automobilizace obyvatel je způsoben jednak růstem finančních příjmů obyvatelstva a jednak změnami v prostorové organizaci, jak bylo zmíněno, velký vliv na to měl proces urbanizace. Nahrávají tomu i škrtky ve státním rozpočtu vedoucí ke snižování počtu linek veřejné dopravy. Z toho důvodu znesnadňují dopravní obslužnost regionů veřejnými druhy dopravy. Konkrétně

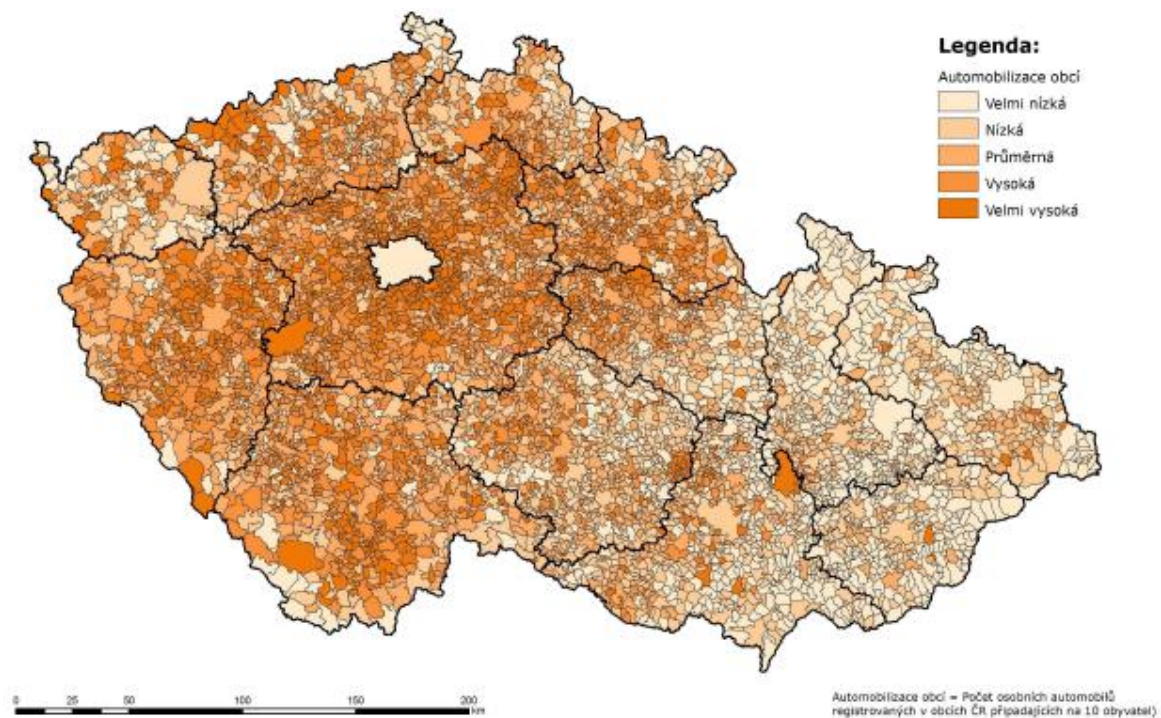
POÚ Bystřice nad Pernštejnem se jedná až o více jak polovinu obcí, do nichž nezajíždí ve večerních hodinách žádný spoj hromadné dopravy. (Seidenglanz 2007)

Individuální automobilová doprava nabízející přepravu typu door-to-door má tak v současném období pravděpodobně nejvyšší potenciál k uspokojení přepravních potřeb obyvatelstva České republiky. Osobními automobily se uskutečňuje přibližně 60 % veškeré osobní dopravy ve světě. V tomto kontextu lze teoreticky uvažovat i o tom, že se vlastnictví osobního automobilu stává sociálně-distinktivním faktorem a ukazatelem životního standardu a životního stylu obyvatel. (Brůhová - Foltýnová 2009).

Podle Eurostatu, Česká republika vykazovala v období 1991 – 2009 index změny automobilizace 171 %, a tím se dostala z hodnoty 248 automobilů na 1000 obyvatel v roce 1991 na hodnotu 424 automobilů na 1000 obyvatel v roce 2009 (tedy jinak řečeno na jednoho člověka připadlo 0,42 automobilu nebo 2,5 obyvatel se dělí o jeden automobil). Příčiny růstu spatřujeme v uvedených faktorech, individualismu lidí, stále větší dostupnost automobilu a obecně rostoucí poptávka po dopravě, zhoršující se úroveň veřejné dopravy. Obdobně lze zároveň uvažovat i o dalších faktorech podmiňujících prudký rozvoj individuální automobilové dopravy v Česku, skutečnost že Česká republika se stává zemí s významnou koncentrací výroby osobních automobilů, což zprostředkovaně ovlivňuje další růst individuální automobilizace obyvatel (Kraft 2011).

Automobilová doprava má ale i několik negativních stránek. Zvyšující se množství automobilu má za následek zhoršující se kvalitu ovzduší (nárůst škodlivého plynu CO<sub>2</sub>). Ale i samotný provoz automobilu je rok od roku dražší. Má na to vliv především zvyšující se cena pohonných hmot - i díky nim je nárůst osobní automobilové dopravy zpomalen.

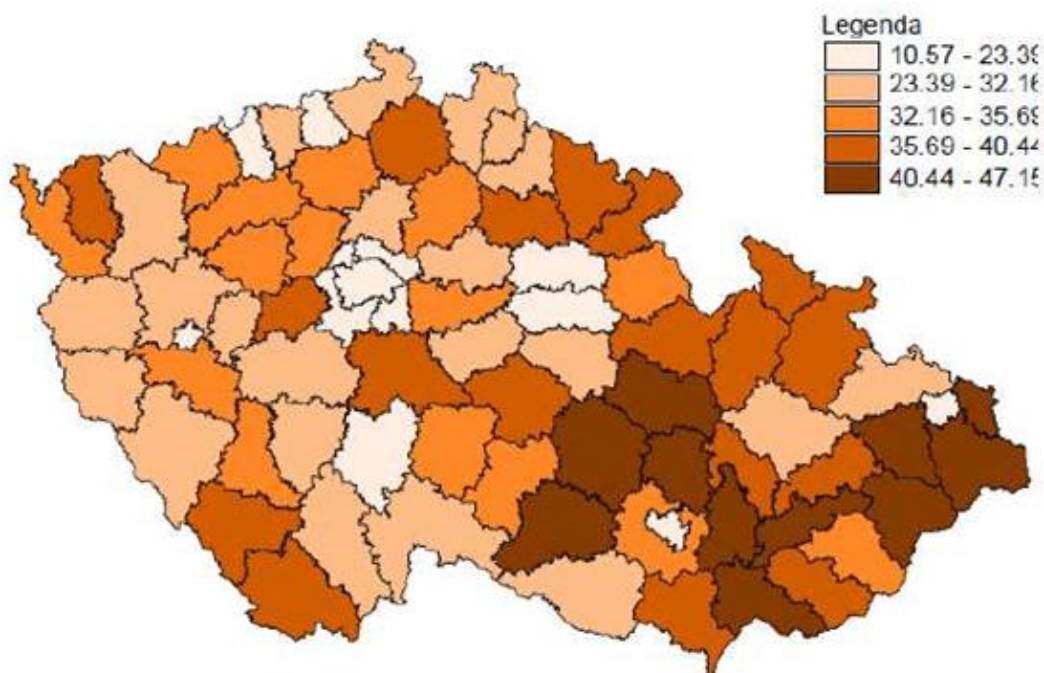
Obr. 4: Automobilizace obcí České republiky (stav k 1. 1. 2011)



Zdroj: Kraft 2011

Obrázek č. 4 na první pohled znázorňuje rapidní rozdíly ve stupni automobilizace Čech a Moravy. Vliv na tento jev má především úroveň železniční a autobusové dopravy, sídelní struktura, ve které je rozhodující vzdálenost velkých měst a hustota obcí v dané oblasti. Mezi nejvíce automobilizované oblasti Čech patří kraj Západočeský, Středočeský a Jihočeský. Na druhé straně je nízká automobilizace v oblasti Moravy. Zkoumaná oblast nijak nevybočuje z průměrné automobilizace Moravy. Podle mapy, která vychází z práce Krafta 2011 je v POÚ Bystřice nad Pernštejnem stupeň automobilizace nízký.

Obr. 5: Podíl obyvatel okresů využívajících k dojízdce za prací veřejnou dopravu



Zdroj: Marada, Květoň

Využití veřejné dopravy obyvateli a částečně i frekvence spojů je ovlivněna právě vybaveností domácností osobními automobily. Vysoká pracovní vyjízdka autobusovou dopravou na Moravě reflektuje podprůměrnou, i když neustále vzrůstající, automobilizaci v mnoha okresech. Nicméně i v Čechách se nachází řada okresů, kde velký podíl vyjíždějících využívá autobusovou dopravu. V obecném kontextu hraje velmi důležitou roli dopravní poloha regionu, která ovlivňuje dopravní poměry i možnosti obyvatel. Nejvyšší hodnoty vyjízdky veřejnou dopravou jsou spojeny s oblastí jihovýchodní Moravy. K regionům s nejvyšší intenzitou veřejné dopravy patří i okres Žďár nad Sázavou, do něhož spadá sledovaná oblast Bystřice nad Pernštejnem. Zde je konkrétně nejvíce využívána autobusová doprava pro účel cesty do zaměstnání (Květoň 2011).

### 2.2.3 Trendy v současném chování v dopravě

Doba 21. století je časem vyspělé společnosti. Převládá trend využívání automobilu pro všechny možné situace. Délka mezi dvěma body, které člověk urazí pro uspokojení vlastních potřeb, není nejdůležitějším parametrem pro uskutečnění dané cesty. Čas, cena, propojitelnost cest (návštěva přátel – nákup – kultura) rozhodují o tom, zda cestu

podnikneme a jaký dopravní prostředek pro ni využijeme. Znakem dnešní dopravní společnosti je tzv. pohodlnost. Osobní automobilová doprava nabízí přepravu typu door-to-door, což v překladu znamená od domu k domu. Tedy automobil zde hraje roli dopravního prostředku, který nás dopraví na přesně určené místo, aniž bychom museli vynaložit výraznou námahu např. cestu na zastávku. Tyto důvody vedou i ke zvyšování počtu osobních automobilů v České republice. Počet osobních aut se za poslední půl rok zvýšil o 55 926 vozů a poprvé překonal hranici 4,5 milionu registrovaných automobilů. Jeden automobil tak připadal na 2,31 obyvatele a průměrné stáří automobilu je 13,76 roku (Sdružení automobilového průmyslu).

Stinná stránka současné situace je neustále se zvyšující cena pohonných hmot a přetrvávající ekonomická krize. Současná doba, kdy vytíženost jednoho automobilu je 1,3 osoby na automobil (data z roku 2011, [www.cittadella.cz](http://www.cittadella.cz)), značně navyšuje náklady na cestu. Proto dochází buď k navyšování osob v automobilu, nebo ke změně dopravy. V letech 2009 – 2013 dochází především v železniční dopravě na určitých úsecích k modernizaci a na scénu vstupuje konkurence českých drah. Jedná se o podnik Regiojet, který se na trhu uvedl v roce 2009 a provozuje svoje vlaky na regionálních tratích a primárně na trati Ostrava – Praha. Společnost Regiojet, jež vlastní český podnikatel Radim Jančura, rovněž nabízí i autobusovou přepravu, kterou známe pod názvem Student Agency. V roce 2012 vstoupil na scénu Leo expres, který opět nabízí spoj mezi Ostravou a Prahou. Díky těmto společnostem klesá cena přepravy cestujících a tím dochází k adekvátní náhradě automobilové dopravy. Podle mého úsudku má tento směr, kterým se tyto společnosti vydaly do budoucna velký potenciál, především cenu, čas a pohodlnost bude hrát prim v rozhodujícím procesu, který prostředek budou obyvatelé více využívat.

### **2.3. Geografie času**

Tématem geografie času se zabývá tato práce především proto, že se jedná o vědní disciplínu, která je vhodná ke zkoumání každodenní prostorové mobility. Věda našla uplatnění především při řešení otázek na regionální úrovni. Úspěšně bylo využito časově – geografických postupů např. při restrukturalizaci dopravních systémů či územního plánování. V české geografii byla uplatněna např. v práci Drbohlav 1990 nebo Ira 2001.

Time Geography nebo li geografie času, vznikla ve Švédsku v 70. letech. O tento přínos pro geografii se postarala Lundská škola, především geograf Torsten Hägerstrand. Nejdůležitějším přínosem geografie času je přidání času jako čtvrtého rozměru rovnocenné složky k prostorovým atributům prostředí, kterým do té doby sociální

geografové věnovali převážnou část své pozornosti. Geografie času je tedy přístupem, který popisuje jedinečnost místa s jedinečností časového okamžiku a umožňuje zkoumat dynamiku každodenního prostředí, která je tvořena právě individuálním rozhodnutím jedince, neboť každé rozhodnutí má časoprostorový dopad. Geografie času tedy udává polohu jedince v prostoru (Roubalíková 2009).

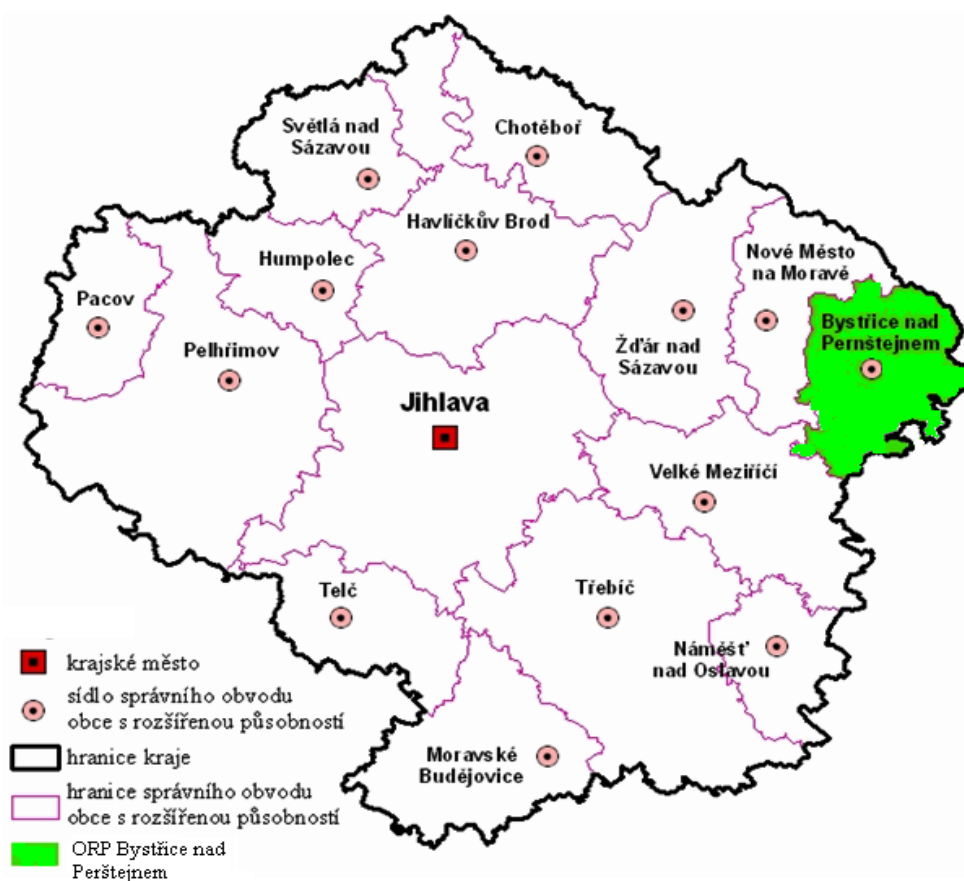
Time geography je výsledkem snahy geografů z Lundské univerzity vytvořit model společnosti, ve které omezení působící na chování a aktivity jedince je možné formulovat na základě fyzikálních termínů (Parkes, Thrift, 1980). Důležitým úkolem proto bylo nalezení prostředků pro popis reálného světa, ve kterém se studované události odehrávají. Geografie času klade důraz na jednotlivce a jeho individuální jednání, nelze ji chápat jako teorii lidského chování. Výzkumné metody geografie času jsou založeny na analýzách deníkových záznamů. Ty jsou v dnešní době nahrazovány řízenými rozhovory. Moderní technologie jako jsou GPS či lokalizace mobilních telefonů v současné moderní době napomáhají k získání nových dat, které slouží pro přesnější výzkum geografie času (viz kapitola cirkulační pohyby). Základní premisou geografie času je skutečnost, že všechny lidské činnosti se odehrávají v reálném, fyzicky existujícím prostředí.

### 3. Základní charakteristické údaje sledované oblasti

#### 3.1. POÚ Bystřice nad Pernštejnem – sídelní struktura

POÚ Bystřice nad Pernštejnem se nachází v severní části regionu NUTS 2 Jihovýchod v kraji Vysočina, který se dělí na 5 bývalých okresů. Okres Žďár nad Sázavou, Třebíč, Jihlava, Pelhřimov, Havlíčkův Brod. ORP Bystřice nad Pernštejnem spolu s ORP Nové Město na Moravě a ORP Žďár nad Sázavou, tvoří okres Žďár nad Sázavou. Z pohledu geografické polohy se POÚ Bystřice nad Pernštejnem nachází ve východní části kraje. Na východě sousedí s Jihomoravským krajem a obvodem ORP Tišnov a Boskovice, na severozápadě s Pardubickým krajem a obvodem ORP Polička, na západě sousedí s obvodem ORP Nové Město na Moravě a na jihu s obvodem ORP Velké Meziříčí.

Obr. 6: Mapa kraje Vysočina s rozdělením na ORP



Zdroj: <http://www.bystricko.cz/?clanek=40>

Obec Bystřice nad Pernštejnem, se stala 24. 11. 1990 obcí s pověřeným obecním úřadem. Od 1. 1. 2003 po územní reorganizaci veřejné správy funguje město na úrovni

ORP. V území se nachází 39 obcí a pouze Bystřice nad Pernštejnem má statut města. Podíl městského obyvatelstva činí 42,03 %. (Daniel 2006)

Z pohledu velikosti obvodů se POÚ Bystřice nad Pernštejnem řadí do středně velkých oblastí. K 31. 12. 2011 zde žilo 20 481 obyvatel (4% obyvatel kraje), na rozloze 348 km<sup>2</sup> (5,1 % rozlohy kraje). Hustota zalidnění činila 58,85 obyvk/km<sup>2</sup>. Nejvyšší hustota zalidnění se nachází v obci Bystřice nad Pernštejnem a Dolní Rožínka. Důvodem je, že obě obce jsou centrem největší dojížděky. Naopak obec s nejnižší hustotou obyvatel je Chlum – Korouhvice (viz mapa. 2). Pro porovnání - v kraji Vysočina hustota zalidnění je 75 obyvk/km<sup>2</sup>. V POÚ Bystřice nad Pernštejnem se nachází 39 obcí na rozloze 348 km<sup>2</sup>, tedy počet sídel odpovídá 8,9 obcí/km<sup>2</sup>. V kraji Vysočina se nachází 704 obcí na rozloze 6800 km<sup>2</sup>, na jednom km<sup>2</sup> se nachází 9,6 obcí.

Nejvyšší procento obcí se nachází v kategorii s počtem obyvatel 0 – 199. To značí velké zastoupení spíše menších obcí, ve kterých se nenachází téměř žádné služby, (v předchozí dekádě tyto obce obsahovali alespoň obchod se základními potravinami). Tyto okolnosti vedou ke zvýšené závislosti na dopravě. V oblasti se nachází pouze jedna obec se statutem města a to Bystřice nad Pernštejnem. V ní se nachází potřebné služby a většina firem, které nabízí pracovní příležitosti pro občany POÚ Bystřice nad Pernštejnem. Právě do tohoto města směřuje většina cest obyvatel regionu.

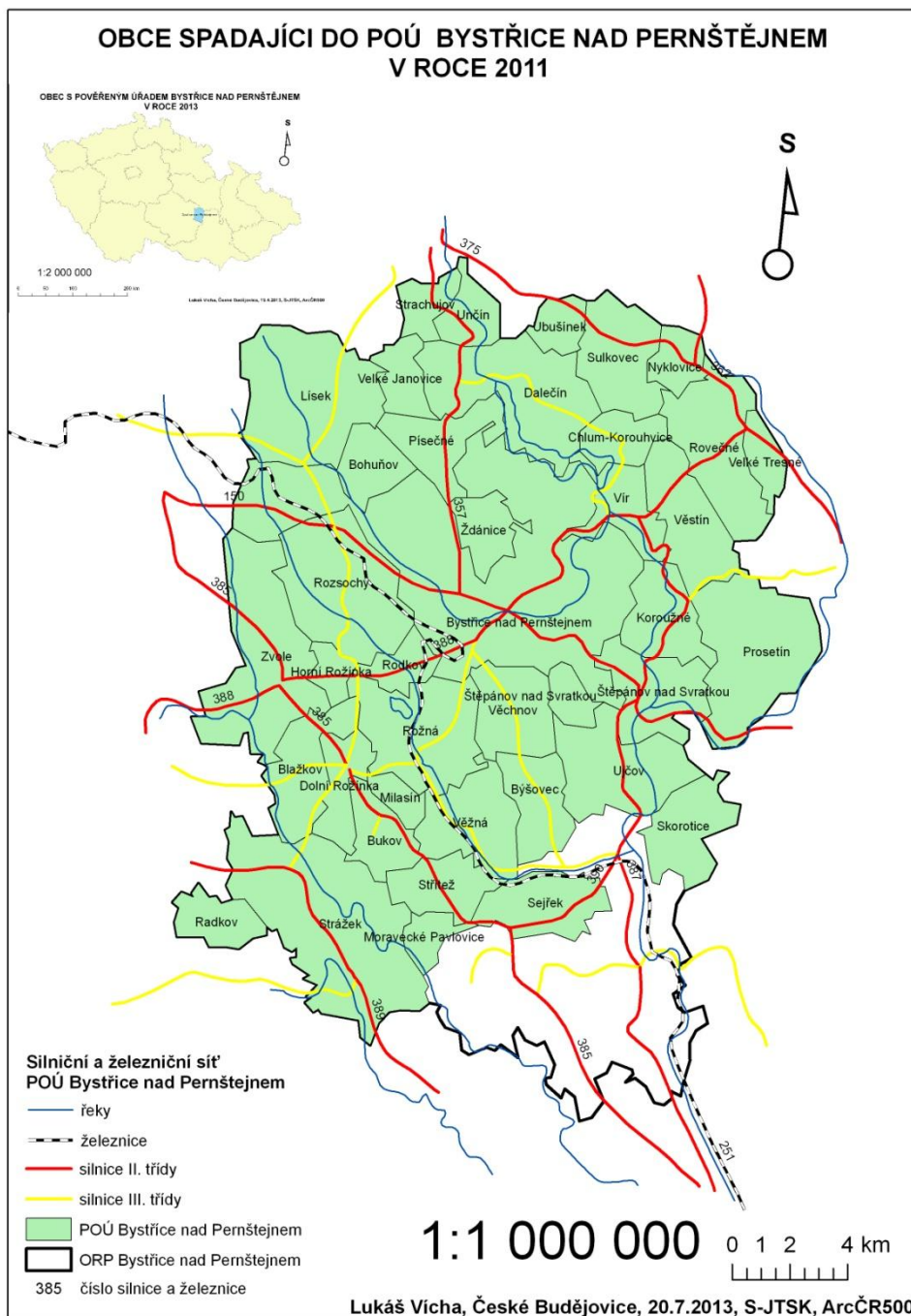
Tab. 1: Charakteristika obcí POÚ Bystřice nad Pernštejnem

kategorie	počet obcí	celkový počet obyvatel	podíl obyvatel (%)
0 - 199	19	2476	12%
200 - 499	10	2984	14,60%
500 - 999	9	6412	30,80%
1000 - 1999	1	1259	
2000 - 10000	1	8609	41,30%

Zdroj: www.czso.cz \* v kategorii 1000 – 1999 obyvatel jsem uvedl městys Nedvědice, který již nepatří do POÚ Bystřice nad Pernštejnem, z důvodu faktického hlediska, že Nedvědice vždy spadala pod Bystřici nad Pernštejnem.

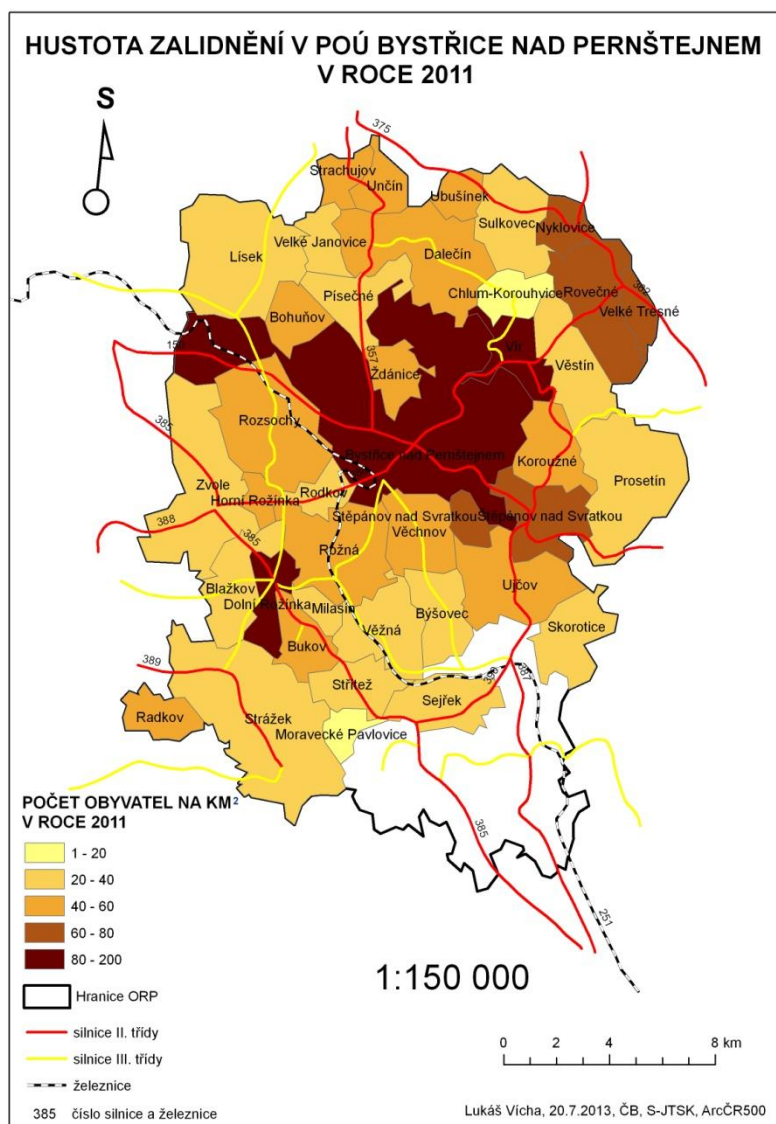


Mapa. 1: Obce spadající do POÚ Bystřice nad Pernštejnem v roce 2011



Zdroj: vlastní zpracování

Mapa. 2: Hustota zalidnění v POÚ Bystřice nad Pernštejnem v roce 2011



Zdroj: vlastní zpracování

### 3. 2. Charakteristika dopravy v POÚ Bystřice nad Pernštejnem

Dopravní poloha POÚ Bystřice nad Pernštejnem je poměrně špatná, samotným regionem ani v jeho blízkosti nevedou žádné významné dálkové dopravní tahy. Odborně řečeno, POÚ Bystřice nad Pernštejnem se nenachází na žádném silničním a železničním uzlu. Spádovost k nejbližším krajským městům není dobrá. Ať už si vybereme Brno či Jihlavu obě města jsou vzdálena cca 60 km. Časově tuto cestu urazíme za necelou hodinu. Absence dálnice má rovněž negativní vliv na dopravní obslužnost oblasti, nejbližší nájezd na dálnici se nachází ve městě Velké Meziříčí (35 km).

Železniční doprava ve sledované oblasti slouží převážně pro osobní přepravu obyvatel. POÚ Bystřice nad Pernštejnem prochází jednokolejná trať číslo 251, která není elektrifikovaná a Bystřici nad Pernštejnem spojuje s Tišnovem a další návazností na Brno. V druhém směru je město spojeno s okresním městem Žďár nad Sázavou. Na železnici jsou napojeny pouze 4 obce regionu (Bystřice nad Pernštejnem, Rozsochy, Věžná a Rožná). To dává železnici pouze regionální význam.

Silniční doprava je tvořena silnicí první třídy I/19, jedná se o významný komunikační tah, který prochází sledovanou oblastí v západovýchodním směru. Na jedné straně umožňuje u Sebranic napojení na silnici mezinárodního významu E461 (Brno, Svitavy), na druhé straně propojuje Bystřici nad Pernštejnem s Novým Městem na Moravě, Žďárem nad Sázavou a dále s Havlíčkovým Brodem. Dopravní síť doplňuje několik významnějších silnic druhé třídy. Silnice II/388 po napojení na komunikaci II/360 spojuje Bystřici nad Pernštejnem s dálnicí D1 s nájezdem poblíž Velkého Meziříčí. Další významné silnice propojují ORP s Brnem. Jedná se o silnice II/387 a II/385.

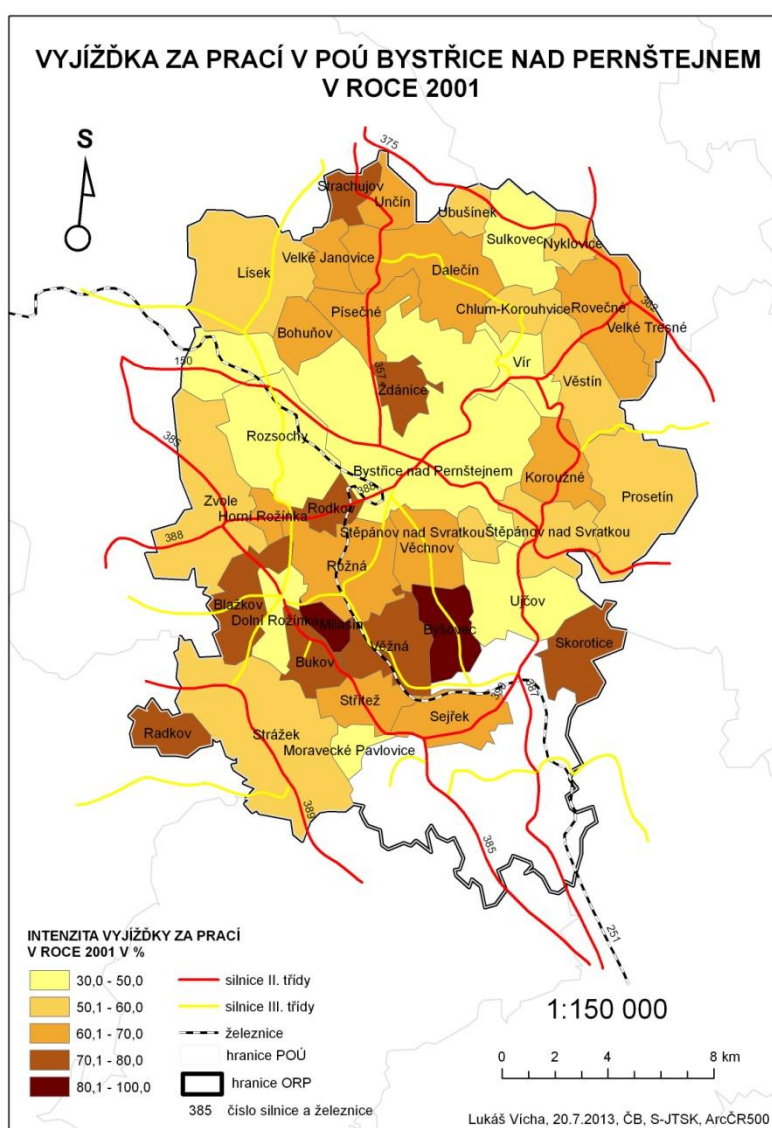
Žádná z uvedených silnic ani železnic není řazena do tzv. transevropských dopravních sítí. (Seidenglanz 2007)

### **3. 3. Proudění a směry dojížděky obyvatel za prací v POÚ Bystřice nad Pernštejnem (k 1. 1. 2001)**

Vyjížděkové proudění v POÚ Bystřice nad Pernštejnem tato práce sleduje z důvodu vytvoření náhledu na pohyb obyvatel týkající se dojížděky do zaměstnání, kterou tato práce zkoumá z pohledu využití dopravních prostředků pro cestu do zaměstnání. Vyjížděkové proudění mají 3 hlavní větve. První proud vede do Bystřice nad Pernštejnem, kam za prací vyjíždí 1112 obyvatel z POÚ. Místa vyjížděky jsou v podstatě všechny obce v POÚ. Důvodem je nabídka pracovních míst, která je v celé oblasti bezesporu nejvyšší. Hlavní podíl na tom má především nově vzniklá průmyslová zóna o rozloze 60 ha, ve které se nachází 9 firem (Wera Werk, Rathgeber, Cormen, Mega, Sagras). Druhý proud vede do oblasti těžby uranu do obce Dolní Rožínka. Třetí proud končí v obci Štěpánov nad Svratkou. Tato obec je známa svými železárnami, které nabízí pracovní místa především pro obyvatele žijící v údolí řeky Svratky, pro které to je jeden z mála podniků, kde najdou uplatnění na trhu práce. Další významné vyjížděkové proudění vedoucí mimo POÚ jsou dvě nejbližší města Nové Město na Moravě a Žďár nad Sázavou. Nové Město na Moravě je cílem 320 obyvatel regionu (168 osob z Bystřice nad Pernštejnem) Žďár nad Sázavou pro dalších 290 osob (160 z Bystřice). Posledním vyjížděkovým cílem je Kuřim, kam dojíždí

více než 234 obyvatel (128 z Bystřice). Jedná se především o podnik Tyco se zaměřením na výrobu elektrosoučástek. Pokud porovnáme dvě krajská města, která jsou k Bystřici nad Pernštejnem nejbližší, Brno a Jihlava, tak zjistíme, že do Jihlavy vyjíždí 34 osob. Na druhé straně do Brna vyjíždí 528 obyvatel regionu. Z tohoto údaje je jasná výraznější spádovost obyvatel k Jihomoravskému kraji. Tato skutečnost je podmíněna historickým vývojem, kdy Bystřice nad Pernštejnem od padesátých let dvacátého století spadla jako okresní město pod Jihomoravský kraj. Celkem mimo POÚ Bystřice nad Pernštejnem vyjíždí 2660 osob (Daniel, 2006)

Mapa. 3: Intenzita vyjížd'ky v POÚ Bystřice nad Pernštejnem



Zdroj: vlastní zpracování

Mapa zobrazuje intenzitu vyjížděky ekonomicky aktivních obyvatel obcí v POÚ Bystřice nad Pernštejnem. Býšovec 83,05 % a Milasín 92,86 % patří k obcím s nejvyšším počtem vyjíždějících obyvatel. Naopak mezi obce s nejnižší vyjížděkou patří Dolní Rožinka 39,07 % a Bystřice nad Pernštejnem 42,31. Jak již bylo zmíněno, tyto dvě obce jsou spíše obce dojížděky.

## 4. Metodika práce

### 4.1. Dotazníkové šetření a jeho organizace

Dotazníkové šetření se provádí za účelem zjištění aktuálního stavu věci či veřejného mínění o určitém tématu. Můžeme také říct, že se jedná o hledání řešení nebo odpovědí na otázky, které člověk sám nerozhodne. Příprava dotazníkového šetření má spoustu kroků, které by měl tazatel dodržet, aby výsledek byl co nejpřesnější. Mezi tyto kroky patří: (Kreislová 2008)

1. Příprava dotazníkového šetření. V této části bychom měli formulovat problematiku výzkumu a rozhodnout se jakému vzoru populace bude dotazník předložen. Poté bychom se měli rozhodnout, jakou formou budou pokládány otázky. Můžeme volit mezi přímým dotazováním, kde respondent sám vyplňuje předložený dotazník nebo zprostředkovaným dotazováním, kde kladení otázek a záznam odpovědí zajišťuje tazatel. Dotazování máme písemné, osobní, telefonické, elektronické. Formulace otázek by měla být jasná a konkrétní, měla by být podána tak, aby ji dotazovaný pochopil, otázka by měla být krátká.
2. Zpracování a analýza dat: Po sběru dat následuje etapa, kdy je třeba shromážděný materiál zpracovat a vyhodnotit. Základním cílem fáze zpracování dat je zajistit získaným údajům potřebnou kvalitu.
3. Interpretace a prezentace výsledků výzkumu. Po fázi zpracování dat nastává fáze interpretace. Zde pro názornější pochopení můžeme použít tabulky, grafy, mapy, které nám vizuálně napomohou k pochopení daného výsledku.

Tvorba dotazníku na téma každodenní prostorová mobilita obyvatel České republiky začala spoluprací kolektivu, který společně položil základ otázkám dotazníkového šetření. V dotazníku byly použity uzavřené otázky (předem stanovují několik možných variant odpovědí, ze kterých si dotazovaný vybírá tu nejvhodnější) i otevřené otázky (nenabízejí formu odpovědi, respondent na ni odpovídá vlastními slovy). Samotný dotazník se skládá ze dvou formulářů. Formulář A poskytoval základní informace o sledované domácnosti a formulář B informoval o záznamu cest respondenta (viz formulář A, B). Po vytvoření a zkompletování dotazníku byl určen kvótní vzorek, kterému budou dotazníky předloženy. Za jednotkou vzorku se považovala jedna domácnost. Množství se odvíjelo od celkového počtu domácností v POÚ Bystřice nad Pernštejnem. Adekvátní velikost vzorku měla odpovídat alespoň 1% všech domácností. Pro oblast POÚ

Bystřice nad Pernštejnem bylo potřeba dotazník rozdat minimálně do 65 domácností, v kterých se nacházelo 125 respondentů. Těchto 65 domácností bylo rozděleno do intervalů podle velikosti obce (viz tabulka).

Tab. 3. Tabulka intervalů pro rozdělení domácností a seznam vybraných zkoumaných obcí.

Počet obyvatel	Počet domácností	Seznam vybraných obcí
0 - 99	2	Horní Rožínka, , Milasín,
100 - 199	6	Unčín, Velké Janovice, Ždánice
200 - 499	10	Věchnov, Písečné, Bohuňov, Lísek
500 - 999	18	Dalečín, Dolní Rožínka, Rovečné, Rozsochy, Rožná, Štěpánov nad Svratkou, Vír, Zvole
1000 - 2999	6	Nedvědice
3000 - 9999	23	Bystřice nad Pernštejnem

Zdroj:www. czso.cz, vlastní tvorba

Z tabulky je zřetelné, že domácnosti byli rozděleni do šesti intervalů podle počtu obyvatel obce. Nejvíce domácností se objevovalo v intervalu 3000 – 9999 obyvatel. Jednalo se o 23 domácností, které se nacházeli pouze v jedné obci a to v Bystřici nad Pernštejnem. Nejnižší počet domácností spadal do nejnižšího intervalu 0 – 99 obyvatel. V této kategorii se jednalo pouze o dvě domácnosti. Tabulka zobrazuje i seznam vybraných obcí, ve kterých se výzkum prováděl. Jednalo se celkem o 19 obcí z celkového počtu 39 obcí v POÚ Bystřice nad Pernštejnem. Dotazníkové šetření probíhalo v měsíci říjnu 2012 ve třech stanovených dnech, kterými byly pondělí, středa, sobota (10. 10. 2012, 13. 10. 2012, 15. 10. 2012). Domácnosti, jež byly vybrány do šetření každodenní mobility obyvatel, byly o výzkumu informovány průvodním listem, který popisoval účel výzkumu. Každá domácnost dostala průvodník, formulář A, vzor vyplněného formuláře typu B. Každá osoba v domácnosti dostala tři formuláře typu B (jeden formulář pro každý sledovaný den). Formulář vyplňovali pouze osoby starší 12 ti let.

Formulář A obsahuje obecné otázky týkající se domácnosti, její vybavenosti a bližší identifikační údaje jednotlivých členů. Otázky, jež byly společné pro všechny domácnosti, byly pokládány osobně a zároveň zapisovány do formuláře. Jednalo se o otázky počtu obyvatel starších 12 ti let žijících v domácnosti, o celkový měsíční příjem a počet osobních automobilů. U těchto otázek bylo vždy na výběr z daných kategorií (viz obr. formuláře A). Každá domácnost a respondent dostali specifický kód. V praxi to vypadalo názorně: třetí

sledovaná osoba v páté sledované domácnosti v regionu Bystřice bude mít jednoznačný kód respondenta: BY 0053, kdy BY je kód regionu, 5 číslo domácnosti a 3 číslo respondenta ve zkoumané domácnosti. U každého respondenta jsem vyplnil kolonky s pohlavím, věkovou kategorií, postavením v domácnosti a ekonomickou aktivitu. Závěrem vyplnil položku s názvem obce, v níž domácnost bydlela. Formulář A obsahuje celkem 8 otázek.

Formulář B sloužil jako záznamník cest sledovaných respondentů. Formulář byl rozdělen na tři části. První část je možno popsat jako hlavičku (záhlaví), zde jsem u každého dotazníku vyplnil kód domácnosti a kód respondenta a vypsals datum konání výzkumu. Druhou část vyplňovali sami respondenti. Do bílých částí formuláře zapisovali svůj záznam cest, který se skládal z času vyjížděky a dojížděky, místa vyjížděky, dojížděky, trasy cesty, dopravního prostředku, jež byl využit pro danou cestu, účelu cesty, periodicity cesty. I zde si bylo možno vybrat z daných možností (viz. obr. formuláře B). Poslední část formuláře byla oddělena šedou barvou. V těchto kolonkách byl zjišťován čas a vzdálenost, kterou respondenti urazili. Pro zjištění vzdálenosti byl využit mapový portál [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz). Formulář B obsahuje stejně jako formulář A 8 otázek, které musel respondent odpovědět.

Po skončení doby výzkumu došlo k vysbírání a roztřídění všech formulářů. Návratnost dosáhla 100 %, všech 65 vybraných domácností svůj formulář vyplnilo a následně odevzdalo zpět.

## **4.2. Zpracování dat**

Jak již bylo zmíněno, data potřebná pro výzkum prostorové mobility obyvatel se získávala dotazníkovým šetřením, který probíhal ve třech stanovených dnech. Všechna sesbíraná data, která se získala výzkumem, musela být následně převedena do elektronické podoby. V programu Microsoft Excel byla vytvořena tabulka pro tři sledované dny, do které se výsledky šetření zapisovaly. Tabulka obsahovala data z dotazníku A i B. Data byla zapisována podle předem určeného vzoru, kdy každý výsledek měl předem určenou hodnotu (viz podoba formuláře A, B). Například v kolonce pohlaví muž měl hodnotu číslo 1 a žena hodnotu číslo 2. Klíčové bylo vyplnit správně číslo respondenta, které mu bylo přiděleno v rámci výzkumu. Záhlaví tabulky uvádělo všechny kategorie, které bylo nutno vyplnit. Sloupce A – L vycházely z formuláře A. Tyto data stačilo pouze rozkopírovat pro každý den výzkumu. Další sloupce se již orientovaly na konkrétní cesty. Vycházely tedy z formuláře B. Co respondent, to příslušný počet řádků (plus jeden řádek navíc) podle



počtu cest v daném dni. V praxi to vypadalo tak, že pokud člověk uskutečnil za den 4 cesty, tak jeho záznam musel mít pět řádků. Pátý řádek sloužil k celkovému součtu délky cest a doby, kterou strávil na cestách. Do každého řádku se opět zapisovaly kódy, které zobrazovaly formu pohybu. Pro zlepšení orientace v dotazníku byla data s jednotlivými respondenty oddělena barvou. Poslední část tabulky se dotazovala na časové a vzdálenostní aspekty, které musely být v závěru sečteny u každého respondenta zvlášť, abychom dosáhli celkového času a vzdálenosti, kterou respondent za den urazil (pro tento účel sloužil jeden řádek navíc). Zaznamenané dny, obsahovaly v Microsoft Excelu od 472 do 527 řádků (počet řádků = počet cest). Podle tohoto údaje je zřetelné, v který sledovaný den bylo vykonáno nejvíce cest.

### 4.3 Vyhodnocení dat

Soubor dat, který vznikl sepsáním a převedením všech dat z dotazníků do tabulky se stal unikátním záznamem cirkulačních pohybů, jak každodenních, tak i nedenních pohybů. Vyhodnocení dat vycházelo z předem stanovených cílů práce, kdy se sledovaly jen určité každodenní pohyby obyvatel. Jednalo se především o analýzu dat dopravního chování a mobility obyvatel v POÚ Bystřice nad Pernštejnem. Pro tento účel byla vybrána data z formuláře B, objektem zkoumání byl především počet vykonaných cest, doba, vzdálenost, kterou respondenti urazili a především jaký způsob dopravy pro svoji cestu použili.

Tab. 4: Základní údaje dotazníkového šetření

celkový počet cest	1107
počet rodin	65
počet respondentů	125

Zdroj: vlastní zpracování

Další hodnocená data už nebyla tak velkého rozsahu, většinou šlo o zjištění konkrétního prvku, jenž měl být zkoumán (použití automobilu, generové rozdíly). Hodnocená data musela být selektována z celkového dokumentu cest. Pro tento účel byla použita funkce filtru v programu Microsoft Excel. Filtr nám posléze zobrazil pouze ty cesty, které byly požadovány. Po skončení filtrace dat jsem vytvořil tabulky a grafy, které mi pomohou zhodnotit dopravní situaci v POÚ Bystřice nad Pernštejnem. Pro porovnání

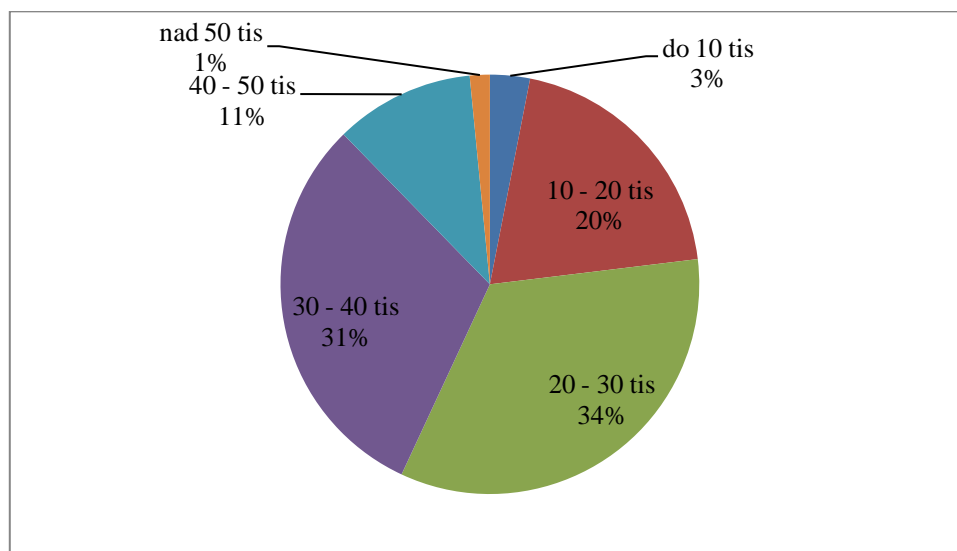
výsledků mi poslouží nejen práce geografů (Marady 2011, Květoně 2011, Krafta 2011), ale i internetové geografické portály, ke kterým řadíme czso.cz, eurostat a jiné.

#### 4.4 Charakteristika zkoumaného vzorku obyvatel POÚ Bystřice nad Pernštejnem

Jak již bylo řečeno, na výzkumu se podílelo 65 rodin, ve kterých bylo dotazováno 125 respondentů, kteří vykonali 1107 cest. Tato část práce se bude zabývat příjmem, věkovým složením, ekonomickou aktivitou a postavením ve společnosti dotazovaných respondentů. Z celkového počtu 125 respondentů bylo 63 žen a 62 mužů. Tedy po genderové stránce byla situace zcela vyrovnaná.

Druhá otázka výzkumu se týkala celkového měsíčního příjmu domácností. Otázka se ve výzkumu setkala s celkovým odporem na ni odpovídat. Ale i přes tyto problémy všech 65 rodin na tuto otázku odpovědělo.

Graf. 1: Měsíční příjem vybraného vzorku obyvatel POÚ Bystřice nad Pernštejnem v Kč



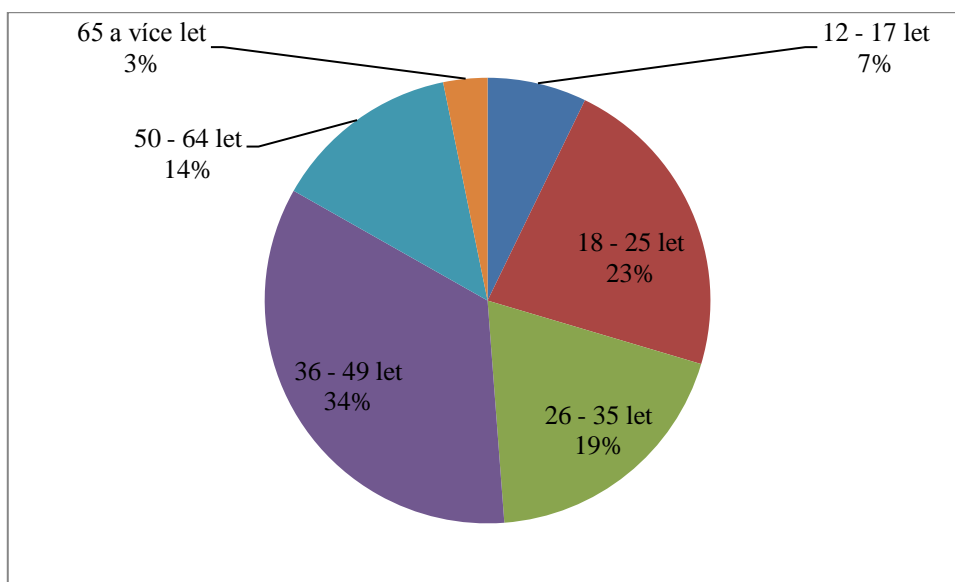
Zdroj: vlastní zpracování

Nejvíce rodin a to celkem 22 spadá do kategorie celkového měsíčního příjmu 20 – 30 tisíc Kč. Hned vzápětí je to kategorie 30 – 40 tis Kč (20 rodin). Rodiny s příjmem nad 50 tis. se v dotazníkovém šetření vyskytují jen jednou. Na druhé straně se pod republikovým průměrem měsíčního příjmu vyskytuje v POÚ Bystřice nad Pernštejnem 30% obyvatel (měsíční příjem menší jak 20 tis Kč).

Ve věkové struktuře obyvatel vybraného vzorku v POÚ byl nejdominantnější interval 36 – 49 let. Do tohoto intervalu spadalo 43 respondentů, což odpovídalo 34 %

všech dotazovaných obyvatel. Skupina, u které se nepředpokládá využívání automobilu 12 - 17 let a 65 a více let odpovídala 10 % vzorku. Obyvatelé v produktivním věku se ve vzorku vyskytují v 90 % (pokud budeme brát produktivní věk od 18 ti let).

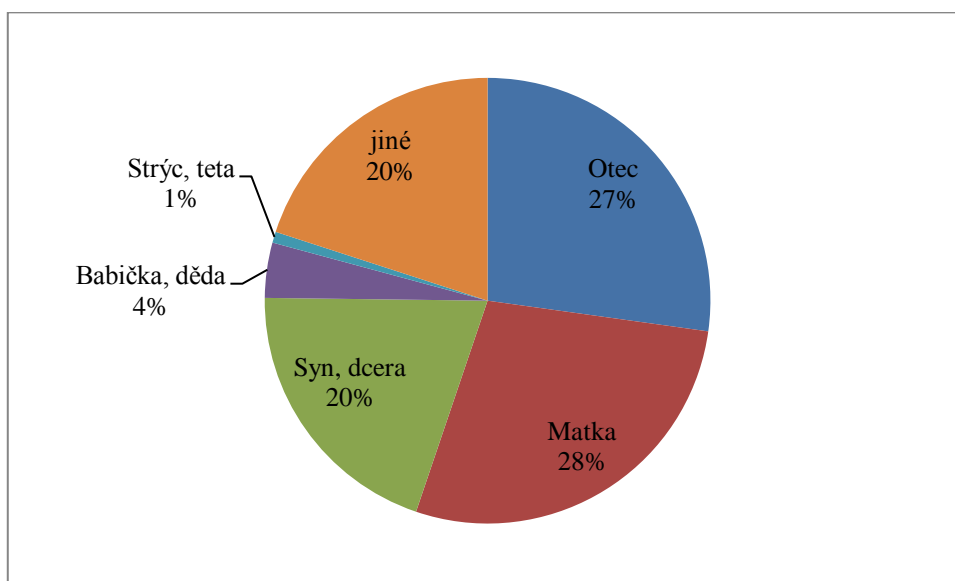
Graf. 2: Věkové kategorie vzorku obyvatel POÚ Bystřice nad Pernštejnem



Zdroj: vlastní zpracování

S věkovým složením respondentů souvisí postavení respondentů v domácnosti. V této otázce dotazníkové šetření naráželo na druhý problém, kdy se jedinci dali špatně zařadit. Např. čtyřčlenná rodina byla rozdělena z důvodu odchodu dětí. Nově vzniklá domácnost neměla svoje označení a spadala do kolonky jiné. Tím pádem nebylo podrobněji zařazeno 20 % respondentů. 55 % respondentů bylo zařazeno do skupiny rodičů, tedy otec a matka. Jednalo se o nejčetnější skupinu, kdy ve vzorku bylo 28 % matek a 27 % otců. V zápětí za touto kategorií byla skupina syn a dcera, která se podílela 20 % na celkovém vzorku. Nejméně zastoupena byla kategorie strýc a teta (jeden respondent), babička a děda (5 respondentů).

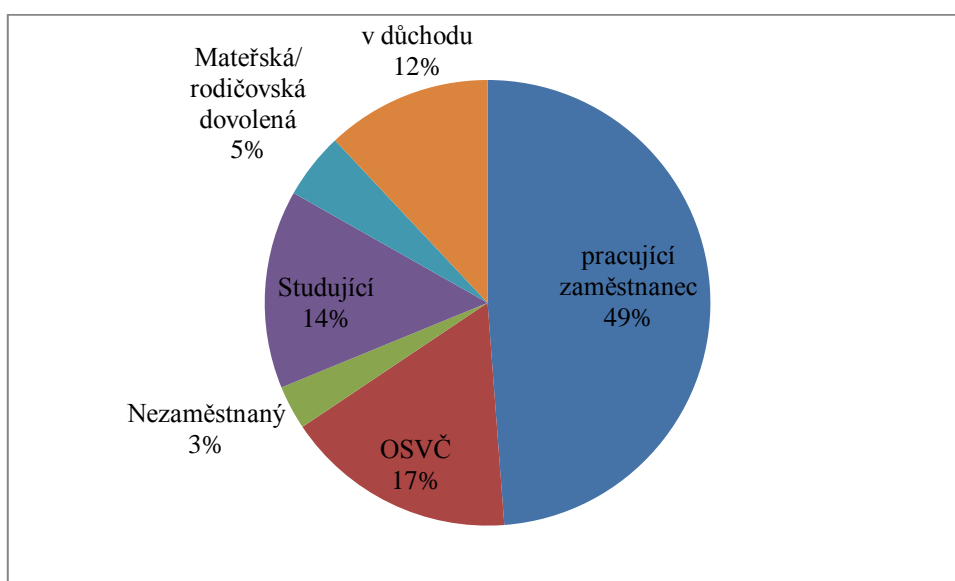
Graf. 3: Postavení respondentů v domácnosti



Zdroj: vlastní zpracování.

Poslední částí charakteristiky zkoumaného vzorku je ekonomická aktivita obyvatel. Respondenti byli rozděleni do 6 skupin. Nejvíce zastoupenou skupinou byli pracující zaměstnanci. Na celém vzorku se podíleli 49 %, což je téměř polovina všech dotazovaných. Druhou nejčetnější skupinou byli OSVČ, v dotazníkovém šetření se přihlásilo k této ekonomické aktivitě 21 osob (17%). Lidé nezaměstnaní, v důchodu, na mateřské nebo rodičovské dovolené a studenti se podíleli na skladbě vzorku celkem 34 %.

Graf. 4: Ekonomická aktivita respondentů



Zdroj: vlastní zpracování

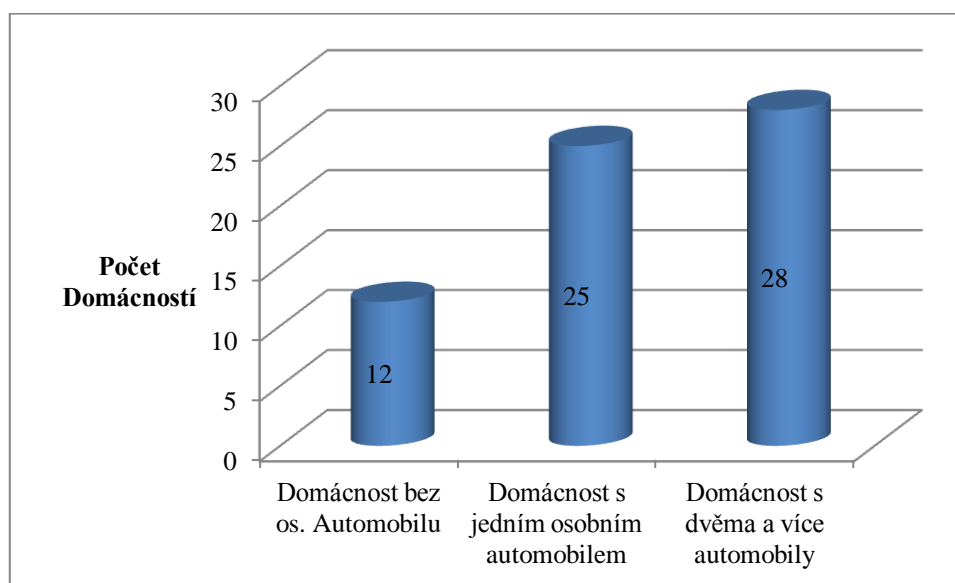
## **5. Analýza každodenní prostorové mobility v oblasti Bystřice nad Pernštejnem**

### **5. 1. Využití vybraných dopravních prostředků za účelem cestování**

Tato bakalářská práce s tématem každodenní prostorové mobility v POÚ Bystřice nad Pernštejnem se opírá o data z dotazníkového šetření, které proběhlo v 65 domácnostech, přesněji ho vyplňovalo 126 respondentů po tři sledované dny. Data, potřebná k porovnání zkoumaných závěrů, s jinými výzkumy byla získána načtením požadované literatury, jak české tak i zahraniční. Jednalo se o práce mých kolegů, kantorů a českých geografů, kteří se zabývali problematikou prostorové mobility, geografie času a dopravy (Bajt 2011, Zych 2012, Čekal 2006, Kraft 2011, Novák 2009, Květoň 2011). Sledovaná data byla vybrána podle cílů práce. Především jsem se věnoval struktuře pohybu (dojížděce do zaměstnání) a dopravnímu prostředku, který je při pohybu využíván. Velké množství dat bylo rozděleno vždy do dvou skupin (data týkající se samotného města Bystřice nad Pernštejnem a POÚ Bystřice nad Pernštejnem). Tyto dvě oblasti měly vždy k dispozici data o počtu vykonaných cest a o počtu respondentů, jež tuto cestu vykonali.

Graf č. 5 - zobrazuje aktuální situaci týkající se množství aut v domácnostech. Pro tento účel byly zvoleny tři intervaly - domácnosti bez automobilu, domácnost s jedním automobilem a domácnost s dvěma i více automobily. Počet domácností, které nevlastní automobil byl nejnižší. Jednalo se o 12 domácností, převážně ve věkové struktuře 18 – 25 let nebo 50 a více let. Do těchto skupin se řadily rodiny ve studentském a předdůchodovém věku. Pouze jeden automobil byl zaznamenán v 25 domácnostech a 28 domácností vlastnilo dva a více automobilů.

Graf. 5: Struktura domácností, podle vlastnictví osobního automobilu



Zdroj: vlastní zpracování

Úzce spojená je osobní automobilová doprava s množstvím automobilů v otázce jejich využití. Především záleží i na tom, kolik automobilů se nachází v jedné domácnosti. Zda je celá rodina odkázána na jeden automobil, který je využíván např. především pro cestu do zaměstnání a ostatní členové rodiny tak musí využít pro své cesty jiného dopravního prostředku. V našem sledovaném vzorku, tedy v 65 domácnostech, v nichž žilo 125 respondentů, byl zjištěn počet 81 automobilů. Tedy každá domácnost disponovala 1,2 automobilem a na jednoho respondenta vycházelo 0,6 automobilu. Pro srovnání v ČR v roce 2011 na jedno auto připadá 2,3 obyvatele (centrální registr vozidel).

První zkoumaným jevem bylo celkové využití dopravních prostředků.

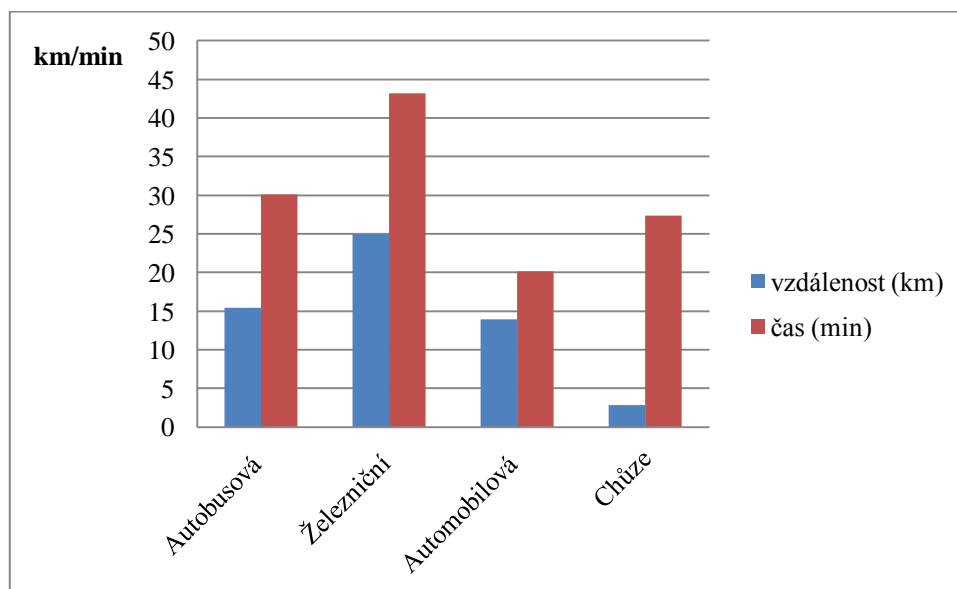
Tab. 5: Využití dopravy v POÚ Bystřice nad Pernštejnem zaměřeni na počet cest

Využití dopravy v POÚ Bystřice nad Pernštejnem zaměřeni na počet cest						
	10. 10. 2012	13. 10. 2012	15. 10. 2012	celkem	Vzdálenost (km)	Čas (min)
Autobusová doprava	38	2	29	69	1064,6	2075
Železniční doprava	4	0	5	9	224,4	389
Osobní automobilová doprava	173	216	175	564	7879,2	11377
Chůze jako dopravní prostředek	173	134	129	230	644,8	6290

Zdroj: vlastní zpracování. (n=125 respondentů)

Tabulka č. 5 sleduje oblast POÚ Bystřice nad Pernštejnem se zaměřením na počet cest. Do výzkumu byly vybrány čtyři nejčastěji využívané dopravní prostředky, u kterých byl sledován počet uskutečněných cest, jejich vzdálenost a čas, po dobu tří dnů. Nejvíce používaným dopravním prostředkem se stal osobní automobil, kterým bylo uskutečněno 564 cest o délce 7879,2 km, které respondenti urazili za 189,6 hodiny. Nejvíce cest bylo uskutečněno 13. 10. (sobota). Hlavní důvod můžeme spatřovat v tom, že v sobotu odpadá dojíždka do zaměstnání, kdy většinou člověk vykoná pouze cestu do práce a z práce. Po osobním automobilu respondenti vykonali nejvíce cest chůzí jako dopravním prostředkem, 230 cest o délce 644,8 km, za 104,8 hodiny. Z pohledu veřejné dopravy je na tom lépe autobusová doprava než železniční. Autobusovou dopravou bylo vykonáno 69 cest o délce 1064,6 km a časovou zátěží 34,6 hodiny. O významu železniční dopravy jsem se již zmiňoval v kapitole Charakteristika dopravy v POÚ Bystřice nad Pernštejnem. Po dobu výzkumu bylo železniční dopravou uskutečněno pouze 9 cest (což značí její minimální význam v dopravě) o celkové délce 224,4 km a časové zátěži 6,5 hodiny.

Graf. 6: Průměrné využití dopravy v POÚ Bystřice nad Pernštejnem se zaměřením na počet cest

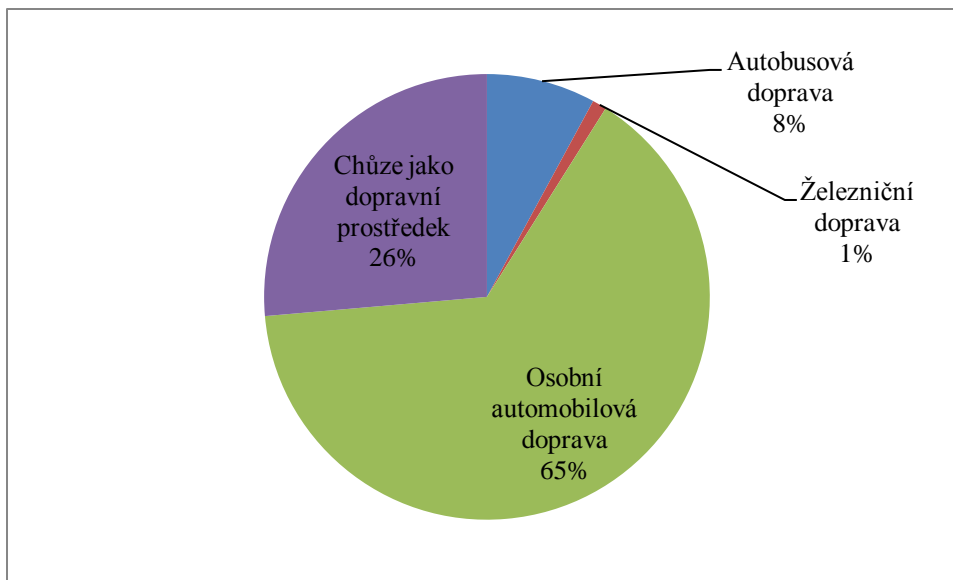


Zdroj: vlastní zpracování

Zaměřením na délku a čas jedné cesty, bylo zjištěno, že železniční dopravou průměrně jedna cesta trvala 43 minut a její vzdálenost činila 25 km. Autobusovou dopravou průměrně jedna cesta zabrala 30 minut a měřila 15,5 km. Vyšší časové hodnoty jsou způsobeny pravidelnými zastávkami na lince. Osobním automobilem zabrala cesta

průměrně 14 minut a za tuto dobu bylo uraženo 20,2 km. Chůzí jako způsobem pohybu cesta trvala průměrně 27 minut a za tuto dobu bylo uraženo 2,8 km.

Graf. 7: Využití dopravy v POÚ Bystřice nad Pernštejnem se zaměřením na počet cest



Zdroj: vlastní zpracování

Po procentuální stránce osobní automobil byl využit v 65 %, chůze ve 26 %, autobusová doprava v 8 % a železniční doprava v 1 % cest. Už tento první výzkum naznačuje, jakým směrem se bude doprava v POÚ Bystřice nad Pernštejnem ubírat. Značné používání osobního automobilu vypovídá o velkém stupni závislosti jeho využití a naopak malé procento využití veřejné dopravy je znakem její stagnace či špatné návaznosti na jiné druhy dopravy. Především železniční doprava strádá. Pouze 5 respondentů využilo tento způsob dopravy, což je z celkového počtu 375 zanedbatelný údaj (viz. tab. 6).

V porovnání s jinými regiony z pohledu udržitelnosti dopravy tzn. nejnižšího podílu cest uskutečněných osobním automobilem, skončil na posledním místě ze sledovaných oblastí mikroregion Zahoran s 55 % v roce 2004. Naopak na druhém konci jsou obce Chrudim 62,2 %, Velké Meziříčí 66,8 % a v obci hodonín byl zjištěn nejvyšší počet cest osobním automobilem a to 75 %. Jak je vidět, tak POÚ Bystřice nad Pernštejnem se řadí k obcím s vyšším počtem využívání osobního automobilu ke každodenním cestám. (Klouda, Novák, Pomališková, 2006)



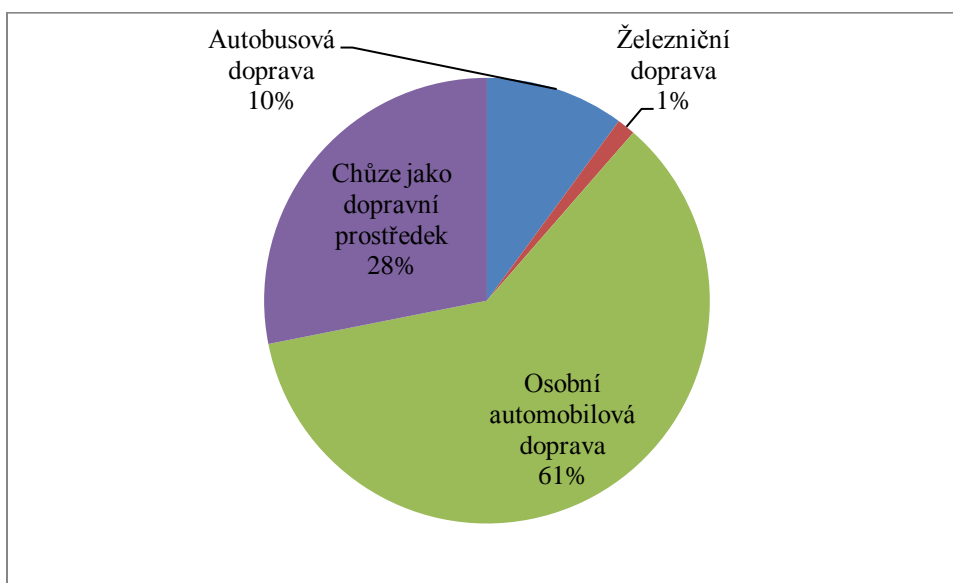
Tab. 6: Využití dopravy v POÚ Bystřice nad Pernštejnem zaměřeni na počet respondentů

Využití dopravy v POÚ Bystřice nad Pernštejnem zaměřeni na počet respondentů				
	10. 10. 2012	13. 10. 2012	15. 10. 2012	celkem
Autobusová doprava	21	1	16	38
Železniční doprava	2	0	3	5
Osobní automobilová doprava	73	79	76	228
Chůze jako dopravní prostředek	64	58	54	106

Zdroj: vlastní zpracování, (n =125 respondentů)

Pokud se podíváme na počet respondentů, kteří v daný čas cestovali, tak zjistíme, že během tří dnů osobním automobilem cestovalo 228 lidí, což je opět nejvíce ze všech sledovaných způsobů dopravy. K tzv. měkkým formám pohybu dopravy řadíme chůzi, jízdu na kole a městskou hromadnou dopravu (Klouda, Novák, Pomališová 2006). Právě chůzi využilo ke svému pohybu, druhá nejpočetnější zkoumaná skupina. Důvodem vysokého procenta respondentů využívajících k přemístění se z místa na místo chůzi je např. umístění průmyslové zóny v urbanistickém plánu města. Zóna se sice nachází v okrajové části města, ale z nejhustěji obydlených center, jimiž jsou sídliště, to není dál než 1,5 km. Dalším důvodem je využití chůze pro cesty na krátké vzdálenosti (cesta z práce do restauračního zařízení za účelem stravování, nebo cesta na nákupy).

Graf. 8: Využití dopravy v POÚ Bystřice nad Pernštejnem se zaměřením na počet respondentů

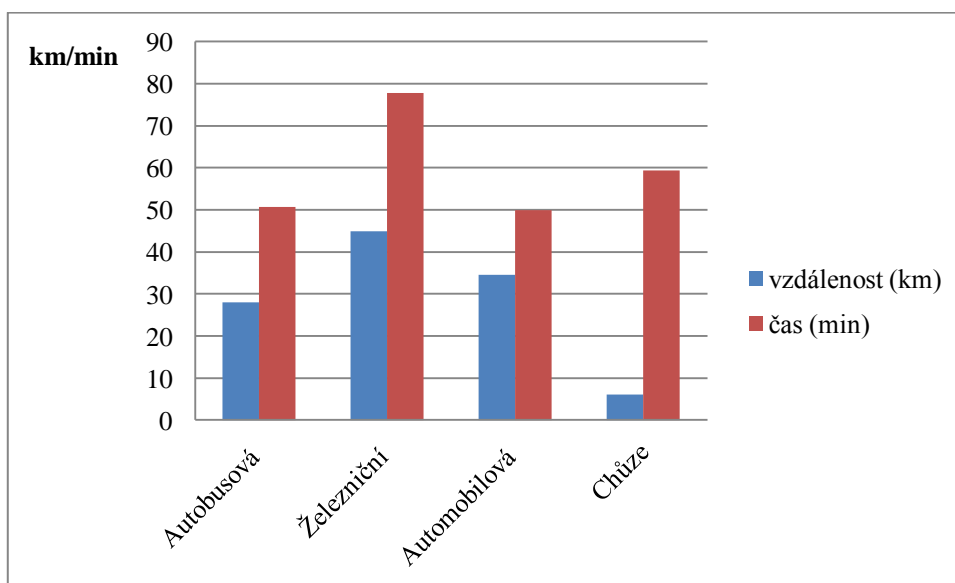


Zdroj: vlastní zpracování

Využití autobusové dopravy je spojeno spíše s cestou do zaměstnání a do škol. 10 % využití je sice oproti 61 % u osobních automobilů málo, ale musí se brát v potaz, že do vzorku se nepočítaly děti mladší 12 ti let. Složka těchto občanů se vysokým procentem podílí na využití veřejné dopravy. Jedná se především o cestu do školy a ze školy. Tento předpoklad nemůže být doložen číselnými údaji, ale pouze osobním úsudkem a znalostí místního regionu. Cesta vlakem se podílí na celkovém využití dopravy opět pouze jedním procentem. Důvod budeme hledat v množství zastávek, které se nachází v POÚ Bystřice nad Pernštejnem (4 zastávky). To je na celkový počet 39 obcí málo. Za malé procento využití stojí i umístění zastávek železniční dopravy např. v obci Rozsochy se nachází až 2,5 km od centra obce.

V porovnání s prací Bajt, 2011, ve které autor sledoval využití hromadné dopravy v Českých Budějovicích a okrajově se zabýval využitím dopravního prostředku v daném městě, můžeme konstatovat, že osobní automobil byl nejvíce využíván k pohybu obyvatel, jak v Českých Budějovicích (62,3 % dotázaných respondentů), tak i v POÚ Bystřice nad Pernštejnem (61 % dotázaných respondentů). Stejně tak i chůze jako dopravní prostředek se v obou oblastech umístila na druhém místě, co se týče četnosti využití (České Budějovice 43 %, Bystřice nad Pernštejnem 28 %). Srovnáním těchto dvou prací, můžeme vyvodit závěr, že automobil je nejčastěji využívaným dopravním prostředkem ve sledovaných oblastech za účelem pohybu po městě či daném regionu.

Graf. 9: Průměrné využití dopravy v POÚ Bystřice nad Pernštejnem se zaměřením na počet respondentů



Zdroj: vlastní zpracování.

Tabulka č. 7 - názorně zobrazuje vzdálenostní a časovou zátěž, kterou musel respondent na svých cestách absolvovat. Nejvyššího rozdílu ve vztahu vzdálenosti k času dosáhla chůze jako dopravní prostředek. Tento výsledek je zcela logický. Chůzí nedokáže respondent vynaložit takovou rychlost, jako jiným sledovaným prostředkem. Výsledky časového zatížení jasně hovoří o intenzitě využití dopravního prostředku a o čase, který v něm strávíme. Osobní automobilová doprava, je jasně nejvytíženějším dopravním prostředkem. Podle údajů z internetového serveru ([www.cittadella.cz](http://www.cittadella.cz)) každý občan České republiky v průměru ujede 6 500 km (z roku 2011), což odpovídá cca 18 km na den. Ve sledované oblasti POÚ Bystřice nad Pernštejnem, byla zjištěná hodnota vyšší o 16,5 km. Tedy jinými slovy jeden respondent urazil za jeden den 34,55 km. Celková doba strávená na cestách osobním automobilem byla 189,6 hodin. Jednu cestu urazil respondent téměř za 50 minut. Veřejná doprava byla využita pro 1289 km a cestující v ní strávili 40,1 hodiny. Autobusovou dopravou jeden respondent urazil 28 km a strávil na ní stejnou dobu, jako člověk v automobilu tedy 50 min. Železniční dopravou respondent urazil jednu cestu za 77 minut o délce 44,8 km.

Závěrem této kapitoly se tato bakalářská práce zabývá průměrnou vzdáleností a časem jedné cesty, kterou jeden respondent urazí. Pro porovnání byly vybrány rovněž dvě oblasti POU Bystřice nad Pernštejnem a samotné město Bystřice nad Pernštejnem.

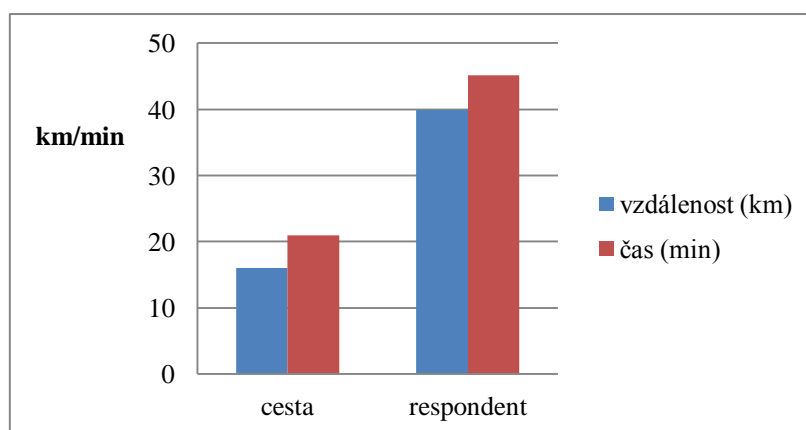
Tab. 7: Průměrná uražená vzdálenost a čas v POÚ Bystřice nad Pernštejnem.

Průměrná uražená vzdálenost a čas v POÚ Bystřice nad Pernštejnem.		
	vzdálenost	čas
cesta	16,06	20,99
respondent	39,9	45,1

Zdroj. Vlastní zpracování

V POÚ Bystřice nad Pernštejnem bylo zjištěno, že jedna vykonaná cesta měřila 16,06 km a byla uražena za 20,99 minut. Zaměřením se na jednoho respondenta, bylo zjištěno, že jeden respondent urazí 39 km za 45,1 minut.

Graf. 10: Průměrná uražená vzdálenost a čas v POÚ Bystřice nad Pernštejnem



Zdroj: vlastní zpracování

Pro porovnání tedy bylo vybráno město Bystřice nad Pernštejnem. Důvodem byl nejvyšší počet zkoumaných domácností z celého zkoumaného vzorku.

Tab. 8: Průměrná uražená vzdálenost a čas v obci Bystřice nad Pernštejnem

Průměrná uražená vzdálenost a čas v obci Bystřice nad Pernštejnem		
	vzdálenost	čas
cesta	16,83	20,06
respondent	33,7	44,1

Zdroj: vlastní zpracování

Ze zjištěných hodnot tato práce ukazuje, že průměrná vzdálenost a čas uražený v Bystřici nad Pernštejnem je téměř totožný se zjištěnými hodnotami v celé sledované oblasti. Jedna cesta měřila 16,8 km a trvala 20,06 minut a respondent urazil 33,7 km a strávil na jedné cestě 44,1 km.

## 5. 2. Dojížděka do zaměstnání vybraným dopravním prostředkem

Dojížděka do zaměstnání je dalším sledovaným jevem, který tato práce popisuje. Jak již bylo řečeno, dojížděka je sledována v rámci cenzu, tím pádem je o ní dostatek dat, které se dají k jejímu výzkumu použít. Data z roku 2011 ukazují, že téměř milion Čechů, z celkem 4,5 miliónu zaměstnanců vyjíždí denně za prací mimo obec či město, kde má trvalé bydliště ([www.novinky.cz](http://www.novinky.cz)). Tato práce se zabývá především prostředky, jimiž byla vykonána cesta za prací.

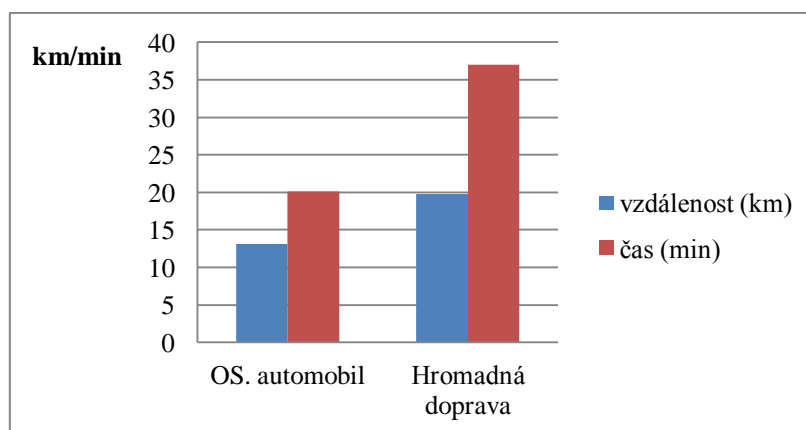
Tab. 9: Dojíždka do zaměstnání v POÚ Bystřice nad Pernštejnem podle počtu cest

Dojíždka do zaměstnání v POÚ Bystřice nad Pernštejnem podle počtu cest						
	10. 10. 2012	13. 10. 2012	15. 10. 2012	celkem	Vzdálenost (km)	Čas (min)
Os. automobil	101	38	112	251	3294,1	5054
Veřejná doprava	14	2	16	32	635	1190

Zdroj: vlastní zpracování

POÚ Bystřice nad Pernštejnem bylo ve sledované dny uskutečněno 281 cest do práce, z nichž bylo 251 vykonáno osobním automobilem a 32 hromadnou dopravou. V této části již nerozdělují veřejnou dopravu na autobusovou a železniční z důvodu minima uskutečněných cest v železniční dopravě. Největší počet cest bylo uskutečněno v pondělí 15. 10. Osobní automobilovou dopravou bylo vykonáno 112 cest a veřejnou dopravou 16 cest. Naopak nejnižší počet cest byl uskutečněn v sobotu 13. 10. (38 cest automobilem a pouhé dvě cesty veřejnou dopravou). Logicky můžeme vyvodit, že o víkendu respondenti cestovali spíše kvůli jiným důvodům (návštěva přátel, cesta za sportem, kulturou), než byla cesta do práce.

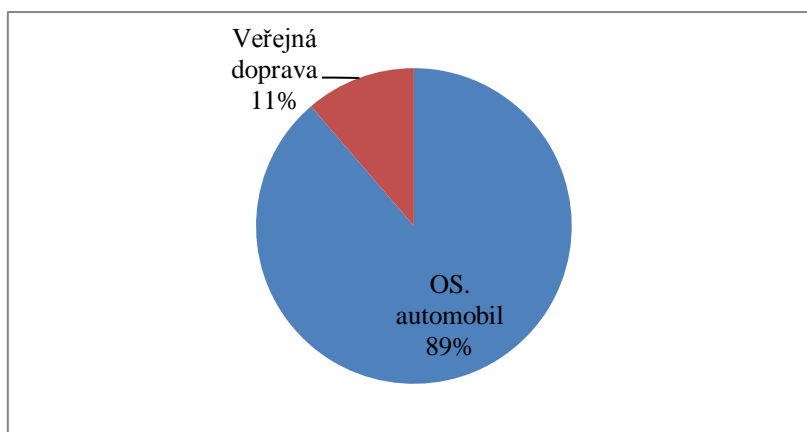
Graf. 11: Průměrná vzdálenost a čas strávený na cestě do zaměstnání v POÚ Bystřice nad Pernštejnem (podle cest)



Zdroj: vlastní zpracování

Po stránce vzdálenosti a času bylo automobilem uraženo 3294 km za 84,2 hodiny. Jedna cesta měřila průměrně 13,1 km a respondenti na ní strávili přibližně 20 minut. Cesta veřejnou dopravou trvala 19,8 hodiny a cestující v ní urazili 635 km. Převedením hodnot na jednu cestu, zjistíme, že její vzdálenost činila 19,8 km a trvala 37 minut.

Graf. 12: Dojíždka do zaměstnání v POÚ Bystřice nad Pernštejnem, podle počtu cest



Zdroj: vlastní zpracování

Po procentuální stránce, cesty osobním automobilem se podílí na celkové dopravě do zaměstnání 89 %. Naopak veřejná doprava se svými 11 % podílu cest na dopravě do zaměstnání podstatně zaostává za dopravou osobní automobilovou.

Podle práce (Kanská 2011) je veřejná doprava podle výsledků SLBD 2001 výrazně více využívána více v moravských okresech, než na území Čech. Důvod tohoto jevu můžeme spatřovat i ve vyspělosti a hustotě silniční sítě, především dálniční sítě, která je v Čechách delší než na Moravě. Podobný názor na danou problematiku najdeme i v dílech (Marada, Květoň 2010)

Podle těchto závěrů můžeme říci, že se doprava v POÚ Bystřici nad Pernštejnem vymyká výsledkům daných geografů, které ale vycházeli z dat z roku 2001.

Tab. 10: Dojíždka do zaměstnání v POÚ Bystřice nad Pernštejnem podle počtu respondentů

Dojíždka do zaměstnání v POÚ Bystřice nad Pernštejnem podle počtu respondentů				
	10. 10. 2012	13. 10. 2012	15. 10. 2012	celkem
Os. automobil	50	19	53	122
Veřejná doprava	7	1	8	16

Zdroj: vlastní zpracování

Pokud se práce nebude zabývat pouze samotnými cestami, ale přejde k hodnocení respondentům, tak zjistíme, že osobní automobil využilo pro cestu do práce 122 účastníků výzkumu a 16 lidí jelo do práce veřejnou dopravou.

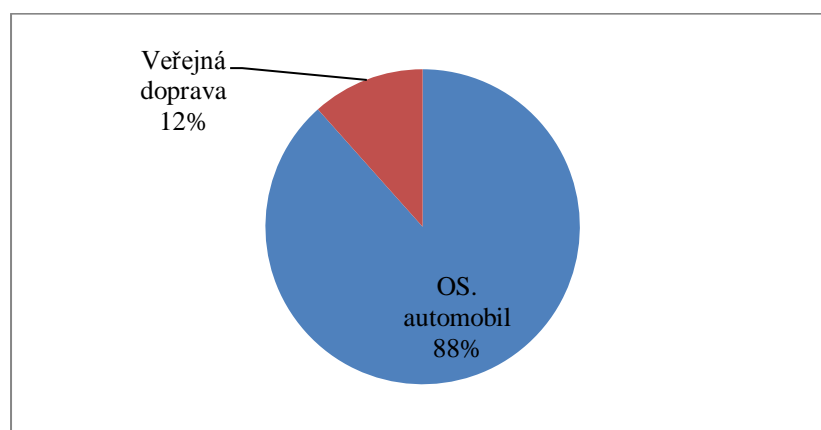
Tab. 11: Průměrná dojíždka do zaměstnání v POÚ Bystřice nad Pernštejnem podle počtu respondentů

Průměrná dojíždka do zaměstnání v POÚ Bystřice nad Pernštejnem podle počtu respondentů		
	vzdálenost	čas
Os. automobil	27	41,42
Veřejná doprava	39,68	74,37

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka č. 11 - znázorňuje průměrné hodnoty jednoho respondenta v POÚ Bystřice nad Pernštejnem, který urazil osobním automobilem do zaměstnání 27 km v čase 41,4 minuty. Naopak veřejnou dopravou musel respondent urazit 39,7 km a strávil v ní 74,4 minuty. Na první pohled je zřetelné, že automobil je pro cestu alespoň časového hlediska výhodnější než veřejná doprava. Pro porovnání dané situace byl vybrán Moravskoslezský, kde lidé cestovali do zaměstnání nejvíce v intervalu 15 – 29 minut a 30 – 44 minut. Těmto hodnotám se přibližuje pouze cesta osobním automobilem v POÚ Bystřice nad Pernštejnem. Pokud se podíváme podrobněji i na vzdálenost, tak ve zkoumané oblasti je průměrná vzdálenost vykonaná do zaměstnání o 22,5 km delší než v kraji Moravskoslezském. (Ivan, Tvrдый 2007)

Graf. 13: Dojíždka do zaměstnání v POÚ v Bystřici nad Pernštejnem (podle počtu respondentů)



Zdroj: vlastní zpracování

Graf č. 14 - znovu přibližuje tuto situaci v procentuálním pohledu. Oproti počtu vykonaných cest se procento cestujících veřejnou dopravou o jedno procento zvýšilo na 12 %. Zbylých 88 % respondentů využilo pro svoji cestu do práce osobní automobil.

Pokud tyto data porovnáme s výzkumem, Vyjíždka veřejnou a individuální dopravou v Česku a její regionální specifika (Květoň, 2011), který tvrdí, že v oblasti Žďár nad Sázavou se nachází vysoké procento obyvatel, kteří využívají pro cestu do práce autobusovou dopravu, tak výzkum v POÚ Bystřice nad Pernštejnem prokazuje, že tomu je právě naopak. Lidé zde využívají především osobní automobil. 88 % respondentů využije osobní automobil pro cestu do zaměstnání, především pro jeho flexibilitu, pohodlnost a rychlost.

Pro další porovnání bylo ve výzkumu vybráno pouze samotné město Bystřice nad Pernštejnem z důvodu jeho velikosti, množství zkoumaných domácností a strategické polohy.

Tab. 12: Dojíždka do zaměstnání v obci Bystřice nad Pernštejnem podle počtu cest

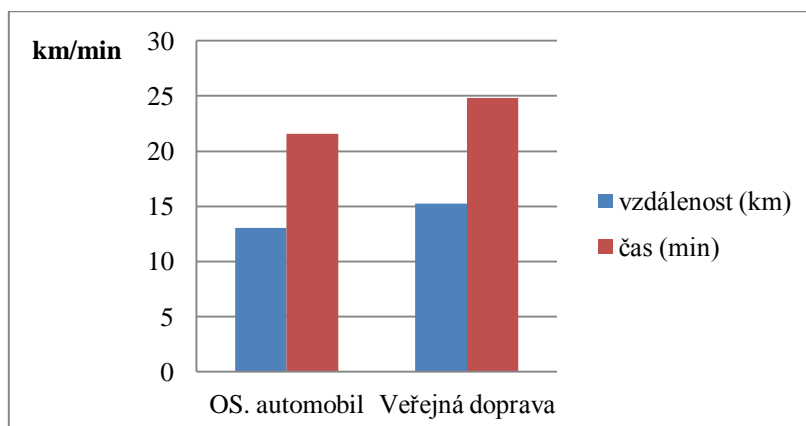
Dojíždka do zaměstnání v obci Bystřice nad Pernštejnem podle počtu cest						
	10. 10. 2012	13. 10. 2012	15. 10. 2012	celkem	Vzdálenost (km)	Čas (min)
Os. automobil	21	12	24	57	743	1232
Veřejná doprava	5	14	5	29	442,5	720

Zdroj: vlastní zpracování

Obyvatelé města Bystřice nad Pernštejnem vykonali 86 cest, kdy jedna cesta osobním automobilem trvala 21,6 minut a respondent urazil 13 km při celkové hodnotě 57 cest. V porovnání s celou oblastí POÚ jsou hodnoty téměř totožné. Veřejnou dopravou bylo uskutečněno 29 cest, vzdálenost a časové zatížení je nižší než v POÚ. Vzdálenost jedné cesty činila 15,3 km oproti 19,8 km a doba strávená na cestě poklesla z 37 minut na 24,8 minut. V České republice v průměru přes 300 tisíc lidí stráví denně, více jak hodinu na cestě do zaměstnání ([www.novinky.cz](http://www.novinky.cz)). Data vychází ze SLDB z roku 2001.



Graf. 14: Průměrná vzdálenost a čas strávený na cestě do zaměstnání v městě Bystřice nad Pernštejnem



Zdroj: vlastní zpracování

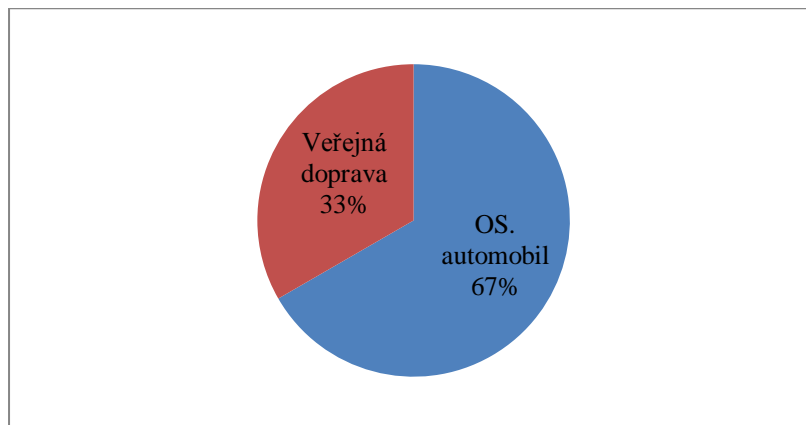
Tab. 13: Dojíždka do zaměstnání v obci Bystřice nad Pernštejnem podle počtu respondentů

Dojíždka do zaměstnání v obci Bystřice nad Pernštejnem podle počtu respondentů				
	10. 10. 2012	13. 10. 2012	15. 10. 2012	celkem
Os. automobil	13	7	12	32
Veřejná doprava	3	9	4	16

Zdroj: vlastní zpracování

Osobní automobil využilo pro cestu do zaměstnání ve městě Bystřice nad Pernštejnem 32 respondentů, tedy 67 % všech cestujících, kteří využívají k cestě do práce osobní automobil nebo veřejnou dopravu. Právě veřejnou dopravu využilo zbylých 33 % cestujících (16 respondentů). Zde je zajímavé, že všech 16 respondentů, kteří cestovali do zaměstnání v POÚ Bystřice nad Pernštejnem veřejnou dopravou tak, vyrazilo na cestu z Bystřice nad Pernštejnem. Tím můžeme usuzovat, že občané zbylých obcí POÚ pro svou cestu do zaměstnání využívalo především automobil nebo jiný způsob dopravy.

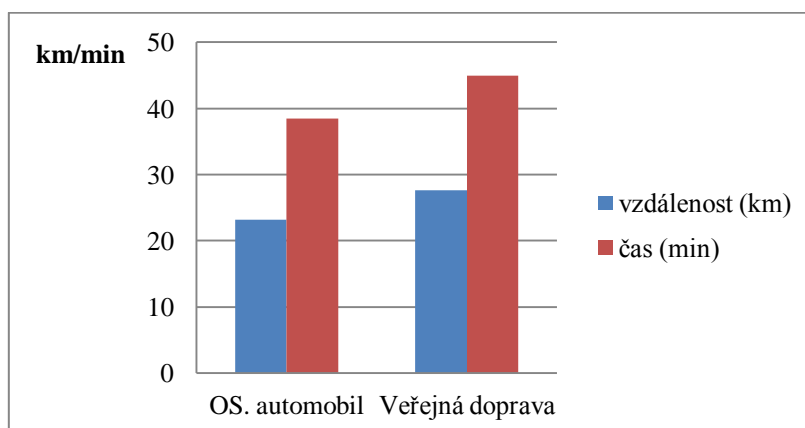
Graf. 15: Dojíždka do zaměstnání v obci Bystřice nad Pernštejnem (podle počtu respondentů)



Zdroj: vlastní zpracování

Po stránce vzdálenosti a času (viz. tab. 12), kterou respondenti musí urazit pro cestu do zaměstnání, respondenti, kteří využívají osobní automobil, urazili 743 km za 20,5 hodiny. Tedy jedna cesta průměrně měřila 23,2 km a trvala 38,5 minut. V porovnání s POÚ byla vzdálenost v samotném městě o 4 km kratší a o 3 minuty nižší. Veřejnou dopravou cestující urazili průměrně 27,7 km a cesta trvala 45 minut. Po porovnání jsme zjistili, že v obci Bystřice nad Pernštejnem urazili cestující průměrně o 11,9 km méně a strávili na cestě o 29,3 minuty méně než respondenti z okolních obcí.

Graf. 16: Průměrná dojíždka do zaměstnání v obci Bystřice nad Pernštejnem podle počtu respondentů



Zdroj: vlastní zpracování

Tato data nám zobrazují kladnou stránku používání osobního automobilu, díky kterým se zvyšuje i podíl automobilizace. Časová stránka jak již bylo v úvodu práce řečeno, je jedním z hlavních důvodů, proč je automobilová doprava více uplatňována než veřejná doprava. Vysoké procento využití automobilu pro cestu do práce je spatřováno v tom, že lidé jedoucí na stejnou směnu do práce využijí raději osobní automobil, na jehož provoz se finančně skládají. Další důvod se nachází, ve vysokém procentu osob samostatně výdělečně činných, kteří pro svoji práci nemohou využít veřejnou dopravu.

### 5. 3. Genderové rozdíly v každodenní prostorové mobilitě

Rozdíly mezi muži a ženami najdeme snad v každém oboru, ekonomice (výše platu), sportu, politice atd. Stejně tak najdeme rozdíly ve způsobu cestování. Doba, kdy za volant usedali pouze muži, jsou již dávno pryč. Podle stávajících zjištění ženy častěji chodí pěšky, pokud cestují v autě, pak častěji jako spolujezdkyně. Muži častěji cestují na delší vzdálenosti a cestování jim zabírá více času. Ženy více cestují v souvislosti s potřebami rodiny, muži v kontextu zaměstnání či volnočasových aktivit (<http://zpravodaj.feminismus.cz>)

Tab. 14: Genderové rozdíly v dojížděce do zaměstnání automobilem v POÚ Bystřice nad Pernštejnem podle počtu cest

Genderové rozdíly v dojížděce do zaměstnání automobilem v POÚ Bystřice nad Pernštejnem podle počtu cest						
	10. 10. 2012	13. 10. 2012	15. 10. 2012	celkem	Vzdálenost (km)	Čas (min)
muži	73	24	70	167	2491,9	3730
ženy	28	14	42	84	804,8	1324

Zdroj: vlastní zpracování

Muži, cestující do práce osobním automobilem, urazí celkem 167 cest o vzdálenosti 2491,9 km za 62,2 hodiny. Ženy oproti tomu urazí 84 cest o délce 804,8 km za 22,1 hodiny (viz. tab. 14). Tato data nám nezobrazí hlavní rozdíl ve využívání automobilu pro cestu do zaměstnání. Pro tuto potřebu musíme data zprůměrovat, abychom zjistili vzdálenost jedné cesty. U mužů jedna cesta odpovídá 14,9 km za 22,3 minuty. U žen jedna cesta měří 9,6 km a trvá 15,8 min. Z tohoto závěru můžeme usoudit, že muži urazí osobním automobilem do zaměstnání o 5,4 km více než ženy a stráví na cestě o 6,5 minuty déle.

Po procentuální stránce bylo zjištěno, že 66 % mužů a 34 % žen dojíždí do zaměstnání automobilem. Pokud si daní respondenti zvolí pro svoji dopravu do zaměstnání

veřejnou dopravu, tak ji využívá 53 % žen a 47 % mužů. Tyto údaje byly porovnány s výzkumem (Moya, Palomares, 2012). Tyto španělsí geografové zjišťovali genderové rozdíly v oblasti Madridu, konkrétně v obci Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles. Z daného výzkumu byly vybrány hodnoty o rozdílné dojížděce do zaměstnání u mužů a žen. V oblasti Madridu bylo zjištěno, že muži využívají automobil pro cestu do zaměstnání v 55 % a ženy využívají v 41 % veřejnou dopravu v 41 % a ženy v domácnosti využívají pro více než polovinu cest chůzi. Zhodnocením těchto údajů je jasné, že muži pro cestu do zaměstnání využívají automobil více než ženy. V případě zvolení veřejné dopravy pro cestu do zaměstnání je rozdělení respondentů opačné. Zde veřejnou dopravu využívají spíše ženy.

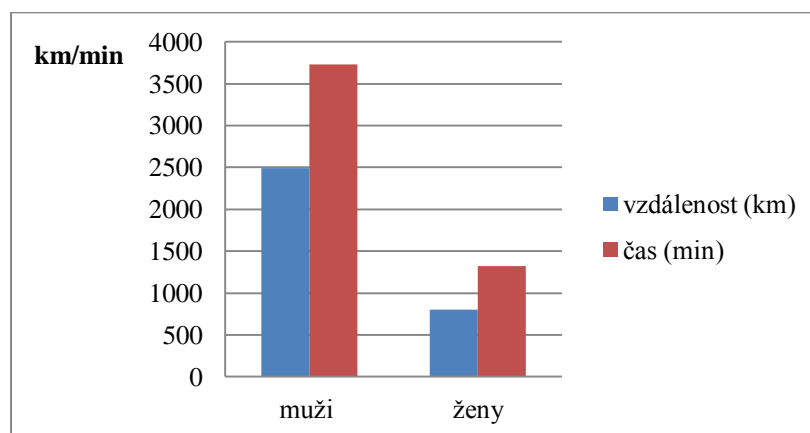
Tab. 15: Gendrové rozdíly v dojížděce do zaměstnání automobilem v obci Bystřice nad Pernštejnem, podle počtu respondentů

Gendrové rozdíly v dojížděce do zaměstnání automobilem v obci Bystřice nad Pernštejnem, podle počtu respondentů						
	10. 10.2012	13. 10. 2012	15. 10. 2012	celkem	Vzdálenost	čas
muži	35	12	33	80	2491,9	3730
ženy	15	7	20	42	804,8	1324

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka č. 15 znázorňuje počet účastníků, kteří vykonali cestu do práce. Muži vykonali za tři sledované dny 80 cest a ženy téměř o polovinu méně, 42 cest. Muž tedy v průměru musel urazit 31,1 km a strávil na ní 46.6 minut. U žen čas a uražená vzdálenost byla nižší. Žena urazila za cestou do zaměstnání 19,1 km za 31,2 minuty.

Graf. 17: Genderové rozdíly v dojížděce do zaměstnání v POÚ Bystřice nad Pernštejnem



Zdroj: vlastní zpracování.

Genderové rozdíly v pohybu obyvatel byly zjišťovány i na obecné úrovni pohybu. V tento okamžik už práce nerozdělovala způsob dopravy a její účel. Střediskem zájmu byl především celkový počet vykonaných cest, jak u populace mužů tak i žen.

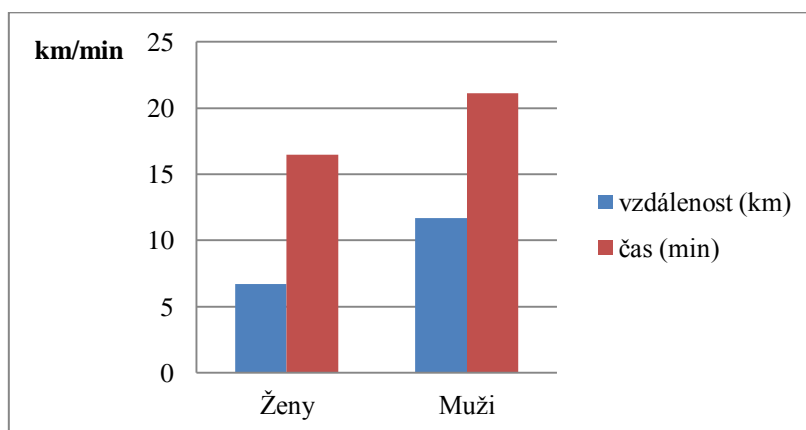
Tab. 16: Záznam vykonaných cest u mužů

Záznam cest (muži)					
	10. 10. 2012	13. 10. 2012	15. 10. 2012	celkem	jedna cesta
Celková uražená vzdálenost (km)	1964	2415,9	1639,6	6019,5	11,7
Celkový čas cest (min)	3881	3803	3159	10843	21,1
Počet cest	187	168	159	514	

Zdroj: vlastní zpracování, (n = 62 respondentů)

Mužská část populace za tři sledované dny vykonala celkem 514 cest o délce 6019,5 km za 180,7 hodiny. Jedna cesta v průměru činila 11,7 km a trvala 21,1 minut.

Graf. 18: Vzdálenost a čas jedné cesty u muže a ženy v POÚ Bystřice nad Pernštejnem



Zdroj: vlastní zpracování

Tab. 17: Záznam vykonaných cest u žen

Záznam cest (ženy)					
	10. 10. 2012	13. 10. 2012	15. 10. 2012	celkem	jedna cesta
Celková uražená vzdálenost (km)	1235,5	1363,3	1357,8	3956,6	6,7
Celkový čas cest (min)	3336	3370	3102	9808	16,5
Počet cest	212	194	187	593	

Zdroj: vlastní zpracování, (n = 63 respondentů)

Ženská část populace oproti mužské vykonala o 79 více cest, ale na druhou stranu jejich cesty byli kratší a trvali méně minut. Jedna cesta zabrala ženě 16,5 minut a měřila 6,7 km.

#### 5. 4. Využití automobilu pro volnočasové aktivity

Poslední část práce se věnuje tématu využití osobního automobilu pro volnočasové aktivity, mezi které byly zařazeny především nákupy, volný čas, návštěva přátel. Toto téma bylo vybráno především proto, že využití automobilu pro tyto cesty a vzdálenost a čas, kterou musí respondenti urazit, zatím nebylo v regionu POÚ Bystřice nad Pernštejnem zkoumáno. Práce sleduje využití osobního automobilu jak v POÚ tak v městě Bystřice nad Pernštejnem.

Tab. 18: Využití automobilu pro volnočasové aktivity v POÚ Bystřice nad Pernštejnem

Využití automobilu pro volnočasové aktivity v POÚ Bystřice nad Pernštejnem				
	10. 10. 2012	13. 10. 2012	15. 10. 2012	celkem
Počet cest	49	143	38	230
Počet respondentů	22	62	22	106
Celková uražená vzdálenost (km)	517,8	2468,9	707,1	3693,8
Celkový čas cest (min)	828	3284	716	4828

Zdroj: vlastní zpracování.

Tab. 19: Využití automobilu pro volnočasové aktivity v obci Bystřice nad Pernštejnem

Využití automobilu pro volnočasové aktivity v obci Bystřice nad Pernštejnem				
	10. 10. 2012	13. 10. 2012	15. 10. 2012	celkem
Počet cest	14	45	15	74
Počet respondentů	6	22	9	37
Celková uražená vzdálenost (km)	211,1	735,3	299,5	1245,9
Celkový čas cest (min)	289	1136	208	1633

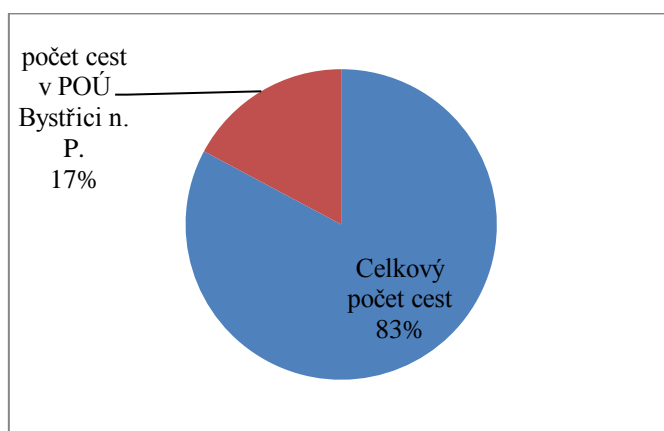
Zdroj: vlastní zpracování.

Při porovnání počtu cest a počtu respondentů, kteří využili svůj automobil pro cestu do práce a na cestu za volným časem v POÚ Bystřice nad Pernštejnem zjistíme, že počet cest vykonaných za účelem volnočasových aktivit je nižší, než počet cest vykonaných osobním automobilem za prací (viz tab. 19 a tab. 15). Celkem 106 respondentů vykonalo 230 cest o délce 3693,8 km a časové zátěži 80,5 hodin. Z celkového počtu to odpovídá 17 % všech vykonaných cest (viz. graf 19). Oproti tomu v obci Bystřici nad Pernštejnem vykonalo 37 respondentů 74 cest o délce 1245,9 km za 27,2 hodiny. Převedením hodnot na jednoho respondenta bylo zjištěno, že rozdíly v oblasti POÚ a městě Bystřici nad Pernštejnem jsou téměř nepatrné. V POÚ jeden respondent urazil přibližně o jeden km více a o jednu minutu déle i cestoval (POÚ 34,9 km – 45,1 min, město Bystřice nad Pernštejnem 33,7 km – 44,1 min).

V porovnání využití osobního automobilu pro cestu do práce a za volnočasovými aktivitami, bylo zjištěno, že osobní automobil byl více využíván pro cestu do práce (122 / 106 respondentů, kteří vykonali 251 / 230 cest o vzdálenosti 3294,1 km / 3693,8 km za 84,2

hodiny / 80,5 hodiny)<sup>1</sup>. Jediná hodnota, v níž využití automobilu pro volnočasové aktivity předčila využití automobilu pro cestu do práce, byla vzdálenost, kterou respondenti urazili. Zprůměrováním hodnot bylo ale zjištěno, že vzdálenost, kterou respondent urazí na jedné cestě do práce je nižší než hodnota u respondenta, který vykonal cestu za volnočasovou aktivitou (cesta do práce 27 km za 41,4 minuty, cesta za volnočasovými aktivitami 34,9 km za 45,1 min).

Graf. 19: Porovnání počtu vykonaných cest, za účelem volnočasové aktivity v POÚ a městě Bystřice nad Pernštejnem



Zdroj: vlastní zpracování

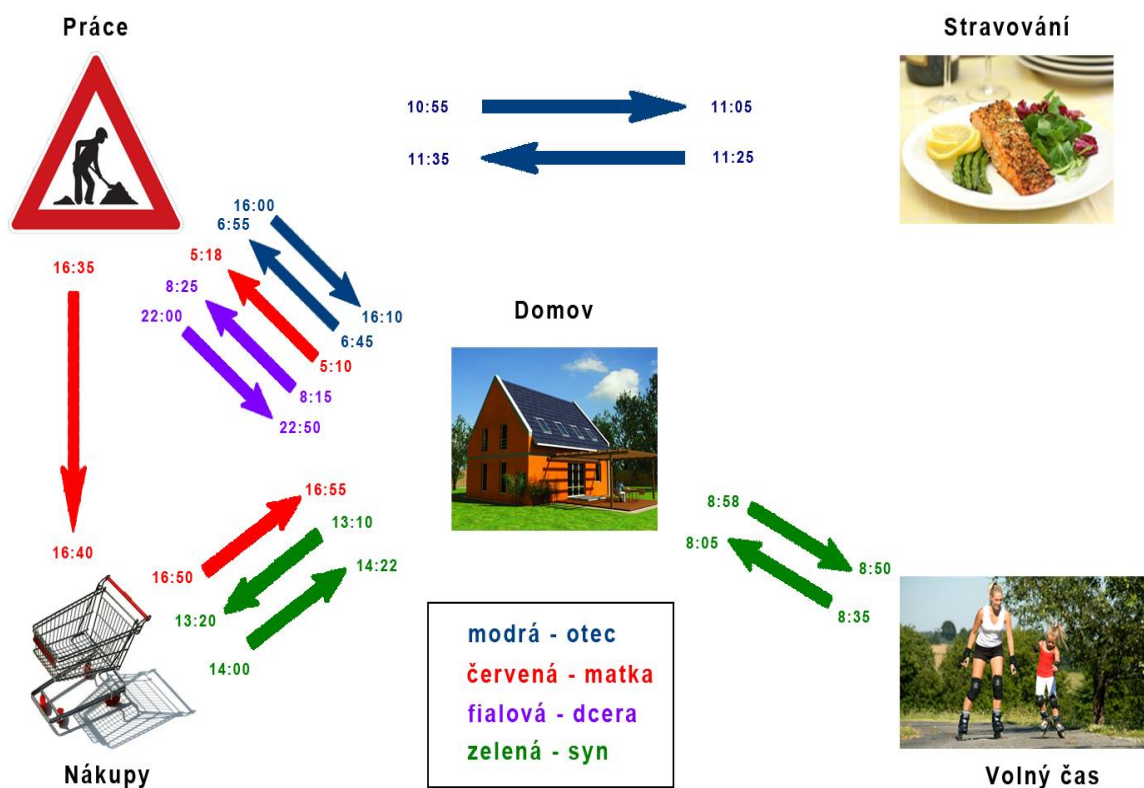
---

<sup>1</sup> První hodnota cesta do práce, druhá hodnota cesta za volnočasovými aktivitami. Hodnoty určeny pro POÚ Bystřice nad Pernštejnem.



## 5. 5. Znázornění každodenního pohybu ve vybrané domácnosti

Obr. 7: Grafické znázornění pohybů členů rodiny, BY009



Zdroj: vlastní zpracování

Z obce Bystřice nad Pernštejnem byla z celkového dokumentu cest vybrána jedna vzorová domácnost pod kódem BY009, u které je na výše daném schématu vyobrazen její pohyb. Celkový pohyb rodiny byl sledován 10. 10. 2012 (středa). Domácnost se skládala, jako jedna z mála ze čtyř členů (ve výzkumu obsahovala domácnost průměrně dva respondenty starší 12 ti let). V této části práce bude názorně popsán pohyb každého člena domácnosti. Objekty výzkumu byli otec, matka, dcera a syn. Rodina dosáhla na čistý měsíční příjem 30 – 40 tis. Kč. Pro porovnání do této skupiny spadalo celkem 31% rodin. Schopnost pohybu rodina zvyšovala vlastnictvím dvou automobilů.

Muž s kódem 0091 je otec, spadá do věkové skupiny 50 – 64 let. Ekonomicky aktivní muž se živí jako OSVČ. Muž započal svůj pohyb 6:45 ráno, kdy pěšky z Černého Vršku (část Bystřice nad Pernštejnem) vyrazil do práce, 6:55 dorazil místo výkonu práce na Masarykovo náměstí. Cesta zabrala muži 10 minut a měřila 0,9 km. 10:55 muž vyrazil za účelem stravování zpět domů na Černý Vršek, kam dorazil opět po deseti minutách. 11:25 muž vyráží zpět do zaměstnání, do kterého dorazí 11:35. Po konci pracovní doby

muž v 16:00 vychází znovu na cestu domů, kam doráží 16:10. Muž v průběhu dne urazil 3,6 km za 40 minut.

Žena s kódem 0092 je matka, která spadá do věkové skupiny 36 – 49 let. Žena, se řadí ve skupině ekonomické aktivity mezi pracující zaměstnance. Tedy spadá do skupiny, kam se řadí celkem 49 % respondentů. Žena začala svou každodenní mobilitu v 5:10, kdy vychází pěšky z domu a po 18 minutách doráží do práce na ulici Novoměstská. Tuto cestu absolvuje 5 krát týdně. 16:35 vyrazí osobním automobilem z práce na nepravidelnou cestu za nákupy, kam dorazí v 16:40. Na cestu domů se vydává 16:50, rovněž osobním automobilem, svůj pohyb zakončuje 16:58. Celkový součet vzdálenosti a času udává, že žena urazila 4,1 km za 31 minut.

Muž s kódem 0093 je syn, který spadá do věkové skupiny 18 – 25 let. Řadí se tedy také k výdělečně činným členům domácnosti a spadá ve skupině ekonomické aktivity k pracujícím zaměstnancům. Tento člen, jako jediný z domácnosti nevykonal žádnou cestu za účelem cesty do práce. Syn začal pohyb 8:05, kdy z domu vyrazil pěšky na sídliště I. kam dorazil 8:35. Cesta tedy trvala 30 minut a respondent při ní urazil 3,1 km. Pohyb byl vykonán za účelem volného času. 8:50 syn vyrazí zpět domů, tentokrát cestuje pomocí osobního automobilu. Cesta tentokrát trvá pouze 8 min. V odpoledních hodinách, muž vyrazí na nákupy. Přesněji 13:10 odchází z domu a jeho kroky směřují na Masarykovo náměstí, kam doráží 13:20. Na cestu domů se vydává 14:00 a svůj pohyb zakončuje 14:22 na Černém Vršku. Syn vykonal celkem 4 cesty, o vzdálenosti 8 km, které urazil za hodinu a deset minut.

Žena s kódem 0094 je dcera spadající rovněž jako syn do věkové skupiny 18 – 25 let. Rovněž se uplatňuje na trhu práce jako pracující zaměstnanec. Dcera vykonala ze všech členů domácnosti nejméně cest - dvě a to z důvodu dlouhé pracovní doby. Dcera vyrazila do práce 8:15 za pomoci chůze a dorazila do ní 8:25, urazila při tom vzdálenost 1 km. Tuto cestu vykonává 5 krát v týdnu. 22:00 vyrazí ke své poslední cestě pomocí nezjištěného dopravního prostředku. Domů doráží 22:10. Dcera za celý den urazila 2 km za 20 minut.

Domácnost s označením BY009 během sledovaného dne vykonala celkem 13 cest o celkové vzdálenosti 17,7 km a časové zátěži 2 hodin a 41 minut. Z celkového počtu 13 ti cest, bylo celkem 9 cest vykonáno pěšky, 3 autem a na jednu cestu byl zvolen jiný dopravní prostředek.

## 6. Závěr

Publikovaná bakalářská práce je sondou do cirkulačních pohybů obyvatelstva, ale nemůže být chápána jako celospolečenská. Důvodem je zaměření pouze na malý region, ve kterém proběhl výzkum daného pohybu a dané problematiky, která vychází ze zadání a cílů bakalářské práce. V případě této studie s názvem každodenní prostorová mobilita v POÚ Bystřice nad Pernštejnem je zkoumaným vzorkem populace starší 12 let. V bakalářské práci byla hodnocena data získaná dotazníkovým šetřením z regionálního hlediska, tzn. data respondentů z města Bystřice nad Pernštejnem a z POÚ Bystřice nad Pernštejnem. Zjištěná data byla konfrontována s výzkumy jiných geografů a mohlo dojít k vyřčení závěrů, které vycházely z cílů práce a k potvrzení nebo vyvrácení stanovených hypotéz.

Prošetřením problematiky mobility obyvatel a dopravních prostředků, které byly použity při daném pohybu, bylo zjištěno, že v POÚ Bystřice nad Pernštejnem, je pro pohyb nejvíce využíván osobní automobil. Naopak v úpadku je v POÚ Bystřice nad Pernštejnem veřejná doprava, především železniční doprava, která ztrácí na prestiži a snižují se její přepravní výkony. Ve vybraném vzorku v POÚ Bystřice nad Pernštejnem bylo zjištěno 81 osobních automobilů, které po přepočítání na jednoho obyvatele připadá 0,6 automobilu (2012), to je více než v republikovém průměru. V ČR připadá na jednoho obyvatele 0,42 automobilu, nebo jinými slovy se dá říct, že o jedno auto se dělí 2,5 obyvatel (2011). Znakem vyššího počtu automobilů je i jeho značné využívání. Respondenti výzkumu použili osobní automobil v 65 % svých cest. Tato data potvrdily danou hypotézu o zvyšující se intenzitě využívání osobního automobilu nejen v dojížděce do zaměstnání ale v jeho celkovém využití.

Druhou zkoumanou oblastí práce byla dojíždka do zaměstnání vybranými dopravními prostředky, za které byly zvoleny osobní automobil a veřejná doprava. Dojíždka do zaměstnání, je významným jevem, který se podílí na celkové mobilitě obyvatel. V POÚ Bystřice nad Pernštejnem o její intenzitě svědčí i to, že se podílela 25 % na všech vykonaných cestách v době dotazníkového šetření. Z výsledků výrazně vystupuje využití osobního automobilu pro cestu do práce, kdy jím bylo vykonáno 89 % (251) cest na úkor 11 % (32) cest. Po stránce časové a vzdálenostní můžeme říci, že veřejná doprava byla využívána na delší vzdálenosti více než osobní automobilová. V Průměru jedna cesta měřila 19,8 km a trvala 37 minut. Porovnáním vzniklé situace v POÚ Bystřice nad

Pernštejnem se situací ve městě Bystřice nad Pernštejnem v roce 2011 zjistíme, že procento využití veřejné dopravy se zvýší z 11 % na 34 %. Se zvýšeným procentem využití veřejné dopravy se snižuje vzdálenost a čas, který se urazí (15,3 km, 24,8 min). Důvodem je postavení města Bystřice nad Pernštejnem jako hlavního vyjížděkového centra, do kterého se občané regionu sjíždí a pak následně pokračují ve svém pohybu.

Shrnutím všech zjištěných výsledků bylo zjištěno, že vliv osobního automobilu na přepravu osob do zaměstnání narůstá a dá se říci tvrzení, že vlastnictví automobilu má vliv na zaměstnanost zkoumaného vzorku.

Třetím tématem, kterým se výzkum zabýval, jsou genderové rozdíly v cestování osobním automobilem. Jak již zmiňuje hypotéza, ve světě je trend, kdy muži využívají více osobní automobil, cestují na delší vzdálenosti. Naproti tomu ženy cestují méně, ale dokážou svoji cestu propojit s jinými aktivitami, tím pádem uskuteční více cest. Výsledky bakalářské práce prokazují, že muži v průměru urazí o 5,1 km více než ženy, ale také urazí o 79 cest méně, což potvrzuje danou hypotézu. V otázce dojížděka do zaměstnání rovněž muži využívají osobní automobil více než ženy (muži 66 %, ženy 34%).

Poslední zkoumanou problematikou byly cesty vykonané osobním automobilem za účelem volnočasových aktivit. Tyto údaje byly porovnány s hodnotami, které respondenti urazili za účelem cesty do práce. Lidé stále více využívají automobil pro každodenní činnost. Cesta na nákupy, za kamarády, kulturou, či sportem je stále více spojována s využitím osobního automobilu. V POÚ Bystřice nad Pernštejnem byl osobní automobil využit celkem 106 respondenty, kteří vykonali 230 cest, o vzdálenost 3693 km o časovém vytížení 80,5 hod. Průměrně jedna cesta měřila 16,6 km a trvala téměř 21 minut. V porovnání s cestami do zaměstnání bylo vykonáno méně cest, ale byla uražena větší vzdálenost.

Závěrem je nutné podotknout, že vzorek, který byl použit pro výzkum mobility obyvatel v POÚ Bystřice nad Pernštejnem nemůže pojmut problematiku daného výzkumu v plné míře. Vzorek zastupoval jedno procento obyvatel POÚ Bystřice nad Pernštejnem a naznačil, jakým směrem se mobilita ve zdejším regionu ubírá.

## 7. Seznam použité literatury

BAJT, L. (2011): Prostorová mobilita obyvatel Českobudějovicka (využívání městské hromadné dopravy), Bakalářská práce, Katedra geografie Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích,

BAŠTOVÁ, M., FŇUKAL, M., KREJČÍ, T. (2005): Změny v dojížděcí za prací do českých velkoměst v letech 1991 - 2001. In: Zmeny v štruktúre krajiny ako reflexia súčasných spoločenských zmien v strednej a východnej Európe - zborník z III. medzinárodného geografického kolokvia, Košice, Vydavateľstvo Univerzity P. J. Šafárika

ČEKAL, J. (2006): Jihočeský kraj: regionálně geografická analýza prostorové mobility obyvatelstva, Disertační práce, Masarykova univerzita, Brno

ČERMÁK, Z. (1993): Geografické aspekty prostorové mobility obyvatelstva. Kandidátská disertační práce. Univerzita Karlova v Praze,

DANIEL, J. (2006): Komplexní socioekonomická charakteristika obce s rozšířenou působností Bystřice nad Pernštejnem, Bakalářská práce, Katedra geografie Univerzita Palackého v Olomouci,

DRBOHLAV, D. (1990): Vnitroměstská denní mobilita obyvatel, (na příkladu pražských vysokoškoláků, Zprávy GGÚ ČSAV, 27, č. 3,

FAGERHOLM, N., BROBERG A. (2011): Mapping and characterising children's daily mobility in urban residential areas in Turku, Finland, Department of Geography and Geology, Geography Division, University of Turku, Centre for Urban and Regional Studies, Aalto University, Helsinki, Finland

HAMPL, M., KŮHNL, K. (1967): Dojížděka obyvatelstva za prací jako regionální proces. Acta UC geographica, 2, Univerzita Karlova, Praha

HAMPL, M. (2004): Současný vývoj geografické organizace změny v dojížděcí za prací a do škol v Česku. Geografie – sborník České geografické společnosti

HERDER, E., SIEHNDEL, P. Daily and Weekly Patterns in Human Mobility, Research Center, Leibniz University Hannover, Germany

IRA, V. (2001): Geografia času: pristup, základné koncepty a aplikácie, Geografický časopis

- IVAN, I., TVRDÝ, L. (2007): Změny v prostorovém pohybu obyvatelstva Moravskoslezského kraje, Ekonomická fakulta VŠB – TU Ostrava
- KANSKÁ, J. (2011): Hierarchie dopravních středisek ČR se zaměřením na Olomoucký kraj, Diplomová práce, Katedra geografie, Univerzita Palackého v Olomouci
- KLOUDA, L., NOVÁK, J., POMALIŠOVÁ, M. (2006): Indikátory udržitelného rozvoje a GIS, Ústav pro ekopolitiku, o.p.s.
- KOHLOVÁ, B. (2008): Mobilita a individuální dopravní chování jako sociologický problém, Fakulta sociálních věd, Univerzita Karlova v Praze
- KRAFT, S. (2011): Aktuální změny v dopravním systému České republiky: geografická analýza, Disertační práce, Přírodovědecká fakulta, Geografický ústav, Masarykova univerzita,
- KRAFT, S. (2012): Možnosti a problémy výzkumu každodenní prostorové mobility obyvatel v geografii dopravy, Katedra geografie, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích,
- KREISLOVÁ, G. (2008): Dotazníkové šetření, Katedra matematiky, Bakalářská práce, Západočeská univerzita,
- KVĚTOŇ, V., MARADA, M. (2010): Diferenciace nabídky dopravních příležitostí v českých obcích a sociogeografických mikroregionech, Geografie, číslo 1, ročník 115,
- KVĚTOŇ, V. (2011): Vyjíždka veřejnou a individuální dopravou v Česku a její regionální specifika,
- LEMINGEROVÁ, J. (2010): Mobilita obyvatelstva ve vybraném regionu a možnosti zlepšení situace, Bakalářská práce, Katedra ekonomie Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích.
- MARADA, M. (2003): Dopravní hierarchie středisek v Česku: vztah k organizaci osídlení, Disertační práce, Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Univerzita Karlova v Praze,
- MATOUŠEK, O. (2008): Slovník sociální práce, druhé přepracované vydání, Praha: Portál, s. r. o,

- MLEJNEK, M. (2012): Strukturální změny v zaměstnanosti ve městě Olomouc a dojíždka za prací, Diplomová práce, Katedra geografie, Univerzita Palackého v Olomouci,
- MOYA, PALOMARES (2012): Gender diversity in daily mobility in the community of Madrid, Departamento de Geografía Humana. Universidad Complutense de Madrid,
- NOVÁK, J. (2004): Časoprostorová mobilita obyvatel a strukturované prostředí metropolitní oblasti, Magisterská práce, Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Univerzita Karlova v Praze
- NOVÁK, V. (2009): Dojíždka za prací a pracovně podmíněné migrace v kraji Vysočina. Disertační práce. Přírodovědecké fakulta, Masarykova univerzita, Brno,
- NOVÁK, J. (2010): Lokalizační data mobilních telefonů: možnosti využití v geografickém výzkumu, Souhrn disertační práce, Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Univerzita Karlova v Praze,
- NOVÁK, J., TEMELOVÁ, J. (2012): Každodenní život a prostorová mobilita mladých Pražanů: pilotní studie využívání lokalizačních dat mobilních telefonů, Přírodovědecká fakulta, Univerzita Karlova v Praze
- NUTLEY, S. (2005): Monitoring rural travel behaviour: a longitudinal study in Northern Ireland 1979–2001, *Journal of Transport Geography* 13 (2005) 247–263
- OUŘEDNÍČEK, M. (2003): Suburbanizace Prahy, *Sociologický časopis* 39
- PARKES, D., THRIFT, N. J. (1980): Times, spaces, and places: A chronogeographic perspective,
- PROCHÁZKA, P. (2001) Pohyb za rekreací v Česku, In: Bičík, I. a kol: „druhé bydlení v Česku“ Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Univerzita Karlova v Praze,
- PRESSL, R., REITER, K. (2001): Dopravní management a dopravní chování, FGM-AMOR, Forschungsgesellschaft Mobilität GmbH
- ROUBALÍKOVÁ, H. (2009): Geografie času, přístupy, metody, techniky, Bakalářská práce, Katedra geografie, Univerzita Palackého v Olomouci,
- SEIDENGLANZ, D.(2007): Dopravní charakteristiky venkovského prostoru, Disertační práce, Přírodovědecká fakulta, Masarykova univerzita v Brně,

SCHEINER, J. (2006): Housing mobility and travel behaviour: A process-oriented approach to spatial mobility Evidence from a new research field in Germany, Universität Dortmund, Verkehrswesen und Verkehrs-Planung, Germany, Journal of Transport Geography 14 (2006) 287–298

TEMELOVÁ, J., NOVÁK, J., POSPÍŠILOVÁ L. (2011): Každodenní život, denní mobilita a adaptační strategie obyvatel v periferních lokalitách, Přírodovědecká fakulta, Univerzita Karlova v Praze,

TOUŠEK, V. a kol.(2008): Vysočina – tematický atlas. Krajský úřad kraje Vysočina, Jihlava

ZELINKSKÝ, W. (1971): The Hypothesis of the Mobility Transition, Geographical Review, st. 219 – 249,

ZYCH, O. (2012): Distance – decay efekt v dojížděce za prací na příkladu kraje Vysočina, Bakalářská práce, Katedra geografie, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích,

## **Internetové zdroje:**

Český statistický úřad, Statistická ročenka kraje Vysočina, [cit. 2013-2-25], Dostupný na WWW: [http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/krajkapitola/631011-12-r\\_2012-04](http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/krajkapitola/631011-12-r_2012-04)

Český statistický úřad, ORP Bystřice nad Pernštejnem, [cit. 2013-2-25], Dostupný na WWW: [http://www.czso.cz/xj/redakce.nsf/i/orp\\_bystrice\\_nad\\_pernstejnem](http://www.czso.cz/xj/redakce.nsf/i/orp_bystrice_nad_pernstejnem)

Český statistický úřad, SO ORP Bystřice nad Pernštejnem, [cit. 2013-3-3], Dostupný na WWW: [http://www.czso.cz/xj/redakce.nsf/i/so\\_orp\\_bystrice\\_nad\\_pernstejnem](http://www.czso.cz/xj/redakce.nsf/i/so_orp_bystrice_nad_pernstejnem)

Český statistický úřad, Vzdělanostní struktura obyvatel v kraji Vysočina, [cit. 2013-2-25], Dostupný na WWW: [http://www.czso.cz/xj/redakce.nsf/i/vzdelanostni\\_struktura\\_obyvatelstva\\_v\\_kraji\\_vysocina](http://www.czso.cz/xj/redakce.nsf/i/vzdelanostni_struktura_obyvatelstva_v_kraji_vysocina)

Oficiální stránky mikroregionu Bystřicko, [cit. 2013-3-12], Dostupný na WWW: <http://www.bystricko.cz/index.php>

Oficiální stránky města Bystřice nad Pernštejnem, [cit. 2012-11-17], Dostupný na WWW: <http://www.bystricenp.cz/obyvatelstvo/>



Oficiální stránky města Bystřice nad Pernštejnem, [cit. 2012-12-4], Dostupný na WWW:  
<http://www.bystricenp.cz/>

Oficiální stránky obce Dolní Rožínka, [cit. 2013-4-5], Dostupný na WWW:  
<http://www.dolni-rozinka.cz/w1/>

Oficiální stránky obce Štěpánov nad Svratkou, [cit. 2013-4-10], Dostupný na WWW:  
<http://www.stepanovnadsvratkou.cz/>

POČET REGISTROVANÝCH AUT V ČESKU PŘEKROČIL 4,5 MIL, [cit. 2013-3-15],  
Dostupný z WWW: <http://www.auto.cz/pocet-aut-registrovanych-v-cesku-prekrocil-4-5-milionu-60683>

SLOŽENÍ VOZOVÉHO PARKU V ČR, (Souhrnné informace k 30. 6. 2012), [cit. 2013-3-18]. Dostupný z WWW: <http://www.autosap.cz/sfiles/a1-9.htm>

VÍTEJTE NA ZEMI, [cit. 2013-2-10], Dostupný z WWW:  
[http://www.cittadella.cz/cenia/index.php?p=doprava\\_v\\_nasem\\_zivote&site=doprava](http://www.cittadella.cz/cenia/index.php?p=doprava_v_nasem_zivote&site=doprava)

Internetový článek, [cit. 2013-3-18], Dostupný na WWW:  
<http://zpravodaj.feminismus.cz/cz/clanek/gender-ve-verejne-doprave-priklad-mesta-lovan>

Internetový článek, [cit. 2013-7-24], Dostupný na WWW:  
<http://www.novinky.cz/domaci/308476-skoro-milion-cechu-dojizdi-za-praci-prinasi-to-unavu-i-stres.html>

Internetové odkazy na obrázkovou dokumentaci: [cit. 2013-2-11], Dostupné na WWW:  
Nakupování: [http://www.zaachi.com/up\\_images/preview/shopping.jpg](http://www.zaachi.com/up_images/preview/shopping.jpg)  
Práce: : <http://www.art69.cz/images/104.jpg>  
Volný čas: <http://www.lipnorekreace.cz/files/sport-a-volny-cas%5B2%5D.jpg>  
Stravování: [http://4.bp.blogspot.com/-r9fPubxxx8E/UUyUeGvpd8I/AAAAAAAAAFA/GdrMWB4LsLA/s1600/LowCarb\\_Blog-751701-1024x682.jpg](http://4.bp.blogspot.com/-r9fPubxxx8E/UUyUeGvpd8I/AAAAAAAAAFA/GdrMWB4LsLA/s1600/LowCarb_Blog-751701-1024x682.jpg)  
Domov: [http://i4.cn.cz/protext/multimedia/foto/07/trend\\_plus.jpg](http://i4.cn.cz/protext/multimedia/foto/07/trend_plus.jpg)

## 8. Seznam použitých příloh

Mapy:

Mapa. 1: Obce spadající do POÚ Bystřice nad Pernštejnem v roce 2011

Mapa. 2: Hustota zalidnění v POÚ Bystřice nad Pernštejnem v roce 2011

Mapa. 3: Intenzita vyjížděky v POU Bystřice nad Pernštejnem

Obrázky:

Obr. 1: Zjednodušené členění základních forem prostorové mobility obyvatel,

Obr. 2: Využití dopravních prostředků v České republice podle přepravních výkonů (2010)

Obr. 3: Využití dopravních prostředků v Evropské unii podle přepravních výkonů (2010),

Obr. 4: Automobilizace obcí České republiky (stav k 1. 1. 2011),

Obr. 5: Podíl obyvatel okresů využívaných k dojížděce za prací veřejnou dopravou (2001)

Obr. 6: Mapa kraje Vysočina s rozdělením na ORP

Obr. 7: Grafické znázornění pohybů členů rodiny BY009

Tabulky:

Tab. 1: Charakteristika obcí POÚ Bystřice nad Pernštejnem,

Tab. 2: Vývoj počtu obyvatel v POÚ a městě Bystřici nad Pernštejnem

Tab. 3: Tabulka intervalů pro rozdělení domácností a seznam vybraných zkoumaných obcí,

Tab. 4: Základní údaje dotazníkového šetření,

Tab. 5: Využití dopravy v POÚ Bystřice nad Pernštejnem zaměřené na počet cest,

Tab. 6: Využití Dopravy v POÚ Bystřice nad Pernštejnem zaměřené na počet respondentů,

Tab. 7: Průměrná uražená vzdálenost a čas v POÚ Bystřice nad Pernštejnem

Tab. 8: Průměrná uražená vzdálenost a čas v POÚ Bystřice nad Pernštejnem

Tab. 9: Dojížděka do zaměstnání v POÚ Bystřice nad Pernštejnem podle počtu cest

Tab. 10: Dojížděka do zaměstnání v POÚ Bystřice nad Pernštejnem podle počtu respondentů,

Tab. 11: Průměrná dojížděka do zaměstnání v POÚ Bystřice nad Pernštejnem podle počtu respondentů,

Tab. 12: Dojížděka do zaměstnání v obci Bystřice nad Pernštejnem podle počtu cest,

Tab. 13: Dojížděka do zaměstnání v obci Bystřice nad Pernštejnem podle počtu respondentů,

Tab. 14: Gendrové rozdíly v dojížděce do zaměstnání automobilem v POÚ Bystřice nad Pernštejnem podle počtu cest,

Tab. 15: Gendrové rozdíly v dojížděce do zaměstnání automobilem v POÚ Bystřice nad Pernštejnem podle počtu účastníků,

Tab. 16: Záznam cest (muži),

Tab. 17: Záznam cest (ženy),

Tab. 18: Využití automobilu pro volnočasové aktivity v POÚ Bystřice nad Pernštejnem,

Tab. 19: Využití automobilu pro volnočasové aktivity v obci Bystřice nad Pernštejnem,

### Grafy

Graf. 1: Měsíční příjem vybraného vzorku obyvatel POÚ Bystřice nad Pernštejnem

Graf. 2: Věkové kategorie vzorku obyvatel POÚ Bystřice nad Pernštejnem

Graf. 3: Postavení respondentů v domácnosti,

Graf. 4: Ekonomická aktivita respondentů,

Graf. 5: Struktura domácností podle vlastnictví osobního automobilu,

Graf. 6: Průměrné využití dopravy v POÚ Bystřice nad Pernštejnem se zaměřením na počet cest,

Graf. 7: Využití dopravy v POÚ Bystřice nad Pernštejnem zaměřením na počet cest, st. 31

Graf. 8: Využití Dopravy v POÚ Bystřice nad Pernštejnem se zaměřením na počet respondentů,

Graf. 9: Průměrné využití dopravy v POÚ Bystřice nad Pernštejnem se zaměřením na počet respondentů,

Graf. 10: Průměrná uražená vzdálenost a čas v POÚ Bystřice nad Pernštejnem

Graf. 11: Průměrná vzdálenost a čas strávený na cestě do zaměstnání v POÚ (podle cest)

Graf. 12: Dojíždka do zaměstnání v POÚ Bystřice nad Pernštejnem (podle počtu cest),

Graf. 13: Dojíždka do zaměstnání v POÚ Bystřice nad Pernštejnem (podle počtu respondentů),

Graf. 14: Průměrná vzdálenost a čas strávený na cestě do zaměstnání v městě Bystřice nad Pernštejnem

Graf. 15: Dojíždka do zaměstnání v obci Bystřice nad Pernštejnem (podle počtu respondentů),

Graf. 16: Průměrná dojíždka do zaměstnání v obci Bystřice nad Pernštejnem (podle počtu respondentů),

Graf. 17: Genderové rozdíly v dojížděce do zaměstnání v POÚ Bystřice nad Pernštejnem

Graf. 18: Vzdálenost a čas jedné cesty u muže a ženy POÚ Bystřice nad Pernštejnem

Graf. 19: Porovnání počtu vykonaných cest, za účelem volnočasové aktivity v POÚ a městě Bystřice nad Pernštejnem

Přílohy

Příloha. 1: Formulář A

Příloha. 2: Formulář B

Příloha. 3: Obce POÚ Bystřice nad Pernštejnem a jejich počet obyvatel v roce 2011

Příloha. 4: Počet vyjíždějících ekonomicky aktivních obyvatel v POÚ Bystřice nad Pernštejnem

Příloha. 5: Vývoj počtu obyvatel Bystřice nad Pernštejnem (1869 – 2011)





Příloha. 3: Obce POÚ Bystřice nad Pernštejnem a jejich počet obyvatel v roce 2011

Obce POÚ Bystřice nad Pernštejnem.	počet obyvatel (2011)
Blažkov	298
Bohuňov	238
Bukov	185
Bystřice nad Pernštejnem	8609
Býšovec	144
Dalečín	654
Dolní Řižínka	658
Horní Rožínka	89
Chlum	45
Koroužné	244
Lísek	367
Milasín	51
Moravské Pavlovice	49
Nyklovice	168
Písečné	197
Prosetín	398
Radkov	162
Rodkov	98
Rovečné	643
Rozsochy	698
Rožná	771
Sejřek	162
Skorotice	139
Strachujov	141
Stražek	905
Střítež	94
Sulkovec	189
Štěpánov nad Svratkou	722
Ubušínek	99
Ujčov	494
Unčín	201
Věchnov	328
Velké Janovice	215
Velké Trestné	120
Věstín	159
Věžná	201
Vír	721
Zvole	640
Ždánice	185

Zdroj: www.czso.cz, vlastní úprava

Příloha. 4: Počet vyjíždějících ekonomicky aktivních obyvatel v POÚ Bystřice nad Pernštejnem

Obce POÚ Bystřice n. P.	ekonomicky aktivní	vyjíždějící z obce	procento vyjíždějících ekonomicky aktivních obyvatel
Blažkov	148	113	76,35
Bohuňov	115	74	64,35
Bukov	81	60	74,07
Bystřice nad Pernštejnem	4401	1862	42,31
Býšovec	59	49	83,05
Dalečín	330	202	61,21
Dolní Rožínka	302	118	39,07
Horní Rožínka	34	22	64,71
Chlum	23	13	56,52
Koroužné	122	84	68,85
Lísek	170	91	53,53
Milasín	28	26	92,86
Moravské Pavlovice	11	5	45,45
Nyklovice	77	41	53,25
Písečné	101	70	69,31
Prosetín	204	112	54,90
Radkov	71	54	76,06
Rodkov	38	28	73,68
Rovečné	305	197	64,59
Rozsochy	395	177	44,81
Rožná	347	212	61,10
Sejřek	70	47	67,14
Skorotice	52	38	73,08
Strachujov	68	52	76,47
Stražek	353	172	48,73
Střítež	44	31	70,45
Sulkovec	95	46	48,42
Štěpánov nad Svratkou	326	187	57,36
Ubušín	49	25	51,02
Ujčov	217	105	48,39
Unčín	79	49	62,03
Věchnov	145	98	67,59
Velké Janovice	49	33	67,35
Velké Trestné	57	40	70,18
Věstín	79	42	53,16
Věžná	71	55	77,46
Vír	376	165	43,88
Zvole	293	176	60,07
Ždánice	71	52	73,24

Zdroj: www.czso.cz



Příloha. 5: Vývoj počtu obyvatel Bystřice nad Pernštejnem (1869 – 2011)

Vývoj počtu obyvatel Bystřice nad Pernštejnem (1869 – 2011)														
Rok	1869	1880	1890	1900	1910	1921	1930	1950	1961	1970	1980	1991	2001	2011
Počet obyvatel	5468	5405	5119	5006	4770	4576	4170	3922	5032	7644	9510	9304	9068	8609

Zdroj: www.cszo.cz, vlastní úprava