

PRÁCE A PRACOVNÍ PODMÍNĚNÁ MOBILITA

Ondřej Mužilek



proto INDUSTRIALIZACE

zdroje světelné energie	tepelné zdroje	tepelné zdroje	tepelné zdroje
1800-1850	1850-1900	1900-1950	1950-2000

INDUSTRIALIZACE 18 - 19. století
 První fáze průmyslové revoluce (18. a 19. století) je charakterizována výrazným nárůstem výroby a spotřeby energií. V této době dochází k masovému využívání uhlí jako hlavního zdroje energie. Průmyslové podniky jsou často umístěny v blízkosti zdrojů surovin a energií, což vede k vysoké koncentraci průmyslu v určitých oblastech. Tento proces přispívá k rozvoji měst a k vzniku nových pracovních příležitostí, ale také k znečištění prostředí a k vysoké úrovni energetické náročnosti.

20. století
 Druhá fáze průmyslové revoluce (20. století) je charakterizována výrazným nárůstem výroby a spotřeby energií. V této době dochází k masovému využívání ropy jako hlavního zdroje energie. Průmyslové podniky jsou často umístěny v blízkosti zdrojů surovin a energií, což vede k vysoké koncentraci průmyslu v určitých oblastech. Tento proces přispívá k rozvoji měst a k vzniku nových pracovních příležitostí, ale také k znečištění prostředí a k vysoké úrovni energetické náročnosti.

VÝVOJ PRACOVNÍ MOBILITY

průběžná časová doplnění | systémové změny | předevírné důsledky



PRACOVNÍ DOJÍŽDKA/MOBILITA

PRAVIDELNÁ | VRATNÁ | KÁŽDODENNÍ?
 RYTMIZOVANÁ PRÁCE (s domovem)

The term **commute** has become the shorthand for the daily journey between home and work – it derives from communication, the US term for a season ticket (because the daily fare is commuted to a single payment). Thus the term emphasizes the routine and repeated nature of the journey (involving association with public transport fare more than with the car).

globální průměr - 38 minut jedna cesta

NÁHLEDY NA PRACOVNÍ DOJÍŽDKU

- PRACOVNÍ DOJÍŽDKA JAKO EKONOMICKÉ PŘEDMĚTNÉ ZPŮSOBY**
 ekonomická hodnota dopravních prostředků je nižší než ekonomická hodnota práce
- PRACOVNÍ DOJÍŽDKA JAKO ENVIRONMENTÁLNÍ ZÁTĚŽ**
 pracovní dojížďka je environmentálně neudržitelná způsob dopravy
- PRACOVNÍ DOJÍŽDKA JAKO NEROVNOST A PŘEDVÍDELNÉ RIZIKO ROZVOJŮ**
 pracovní dojížďka je riziková faktor rozvoje sociálních nerovností
- PRACOVNÍ DOJÍŽDKA JAKO PRŮBĚH FORMULACE STRATEGIE NEROVNOSTI KVALITY ŽIVOTNÍ**
 pracovní dojížďka je riziková faktor rozvoje sociálních nerovností
- PRACOVNÍ DOJÍŽDKA JAKO ÚROVEŇ TRANSPARENTNOSTI SOCIÁLNÍHO PRŮBĚHU**
 pracovní dojížďka je riziková faktor rozvoje sociálních nerovností

PRACOVNÍ MOBILITA A SÍDELNÍ PROCESY

It is not clear whether changes in transport technology dominated the development of modern work and housing (historically, expansion of commuting is often the result of suburbanization of housing), or whether changes in housing technology, particularly the development of large-scale urban industrial production, dominated the changes in transport technology. In any case, the development of modern work and housing is closely linked to the development of transport technology and the development of modern work and housing.



"SUPERCOMMUTING"

...the average worker in Britain spends 120 hours per year commuting – the equivalent of 14 days of working days.

...the average worker in Britain spends 120 hours per year commuting – the equivalent of 14 days of working days.

...the average worker in Britain spends 120 hours per year commuting – the equivalent of 14 days of working days.

...the average worker in Britain spends 120 hours per year commuting – the equivalent of 14 days of working days.

TELECOMMUTING

telework - working telecommuting - ability to perform professional duties from a distance



...the average worker in Britain spends 120 hours per year commuting – the equivalent of 14 days of working days.

DĚKUJI ZA POZORNOST



EKONOMICKÉ ASPEKTY DOJÍŽDENÍ

...the average worker in Britain spends 120 hours per year commuting – the equivalent of 14 days of working days.

...the average worker in Britain spends 120 hours per year commuting – the equivalent of 14 days of working days.

...the average worker in Britain spends 120 hours per year commuting – the equivalent of 14 days of working days.

SOCIÁLNÍ TÉMATA DOJÍŽDENÍ

"gendered mobility" - mobility as a gendered experience

"dojížďka jako přechodová dělní fáze" - mobility as a transitional working class phase

"dojížďka jako faktor stresu" - mobility as a stress factor

PRE-INDUSTRIÁLNÍ PRACOVNÍ MOBILITA?



...the average worker in Britain spends 120 hours per year commuting – the equivalent of 14 days of working days.

SOPELEČSKÁ AKCEPTACE PRACOVNÍ MOBILITY

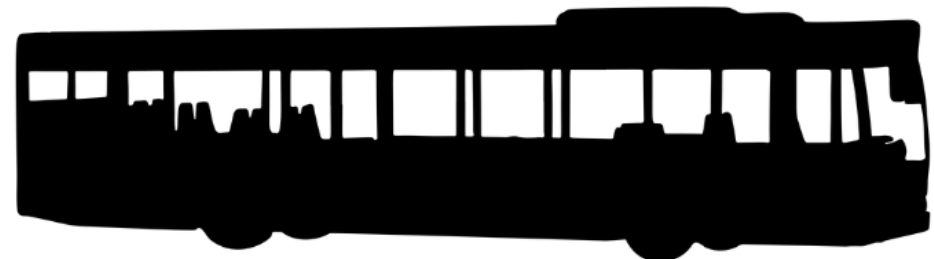
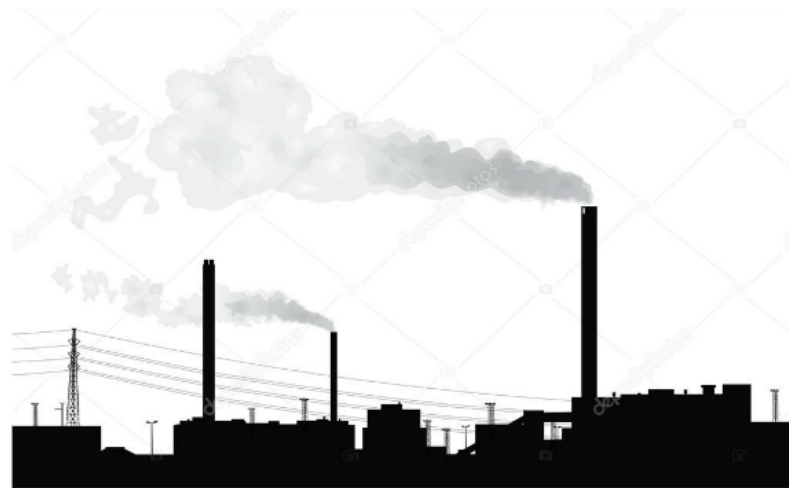
...the average worker in Britain spends 120 hours per year commuting – the equivalent of 14 days of working days.

...the average worker in Britain spends 120 hours per year commuting – the equivalent of 14 days of working days.

...the average worker in Britain spends 120 hours per year commuting – the equivalent of 14 days of working days.

PRÁCE A PRACOVNĚ PODMÍNĚNÁ MOBILITA

Ondřej Mulíček



PRACOVNÍ DOJÍŽĎKA/MOBILITA

PRAVIDELNÁ

VRATNÁ

KAŽDODENNÍ?

RYTMIZOVANÁ PRACÍ (a domovem)

The term **commute** has become the shorthand for the daily journey between home and work – it derives from commutation ticket, the US term for a season ticket (because the daily fare is commuted to a single payment). Thus the term emphasises the routine and repeated nature of this journey (initially associated with public transport but now also with the car).

Lyons & Chatterjee 2008

globální průměr - 38 minut jedna cesta

NÁHLEDY NA PRACOVNÍ DOJÍŽDKU

PRACOVNÍ DOJÍŽDKA JAKO EKONOMICKÁ PROMĚNNÁ/ZATÍŽENÍ/EXTERNALITA

generuje časovou zátěž vyjádřitelnou finančně | je důležitou proměnnou na trhu práce

PRACOVNÍ DOJÍŽDKA JAKO ENVIRONMENTÁLNÍ ZÁTĚŽ

pracovní dojíždka jako environmentálně škodlivý proces | dopad dojíždění na zdravotní charakteristiky

PRACOVNÍ DOJÍŽDKA JAKO SOCIÁLNÍ A PSYCHOLOGICKÉ RIZIKO MODERNITY

dojíždění jako rizikový faktor rozpojení sociálních vztahů | důsledek společenské modernity

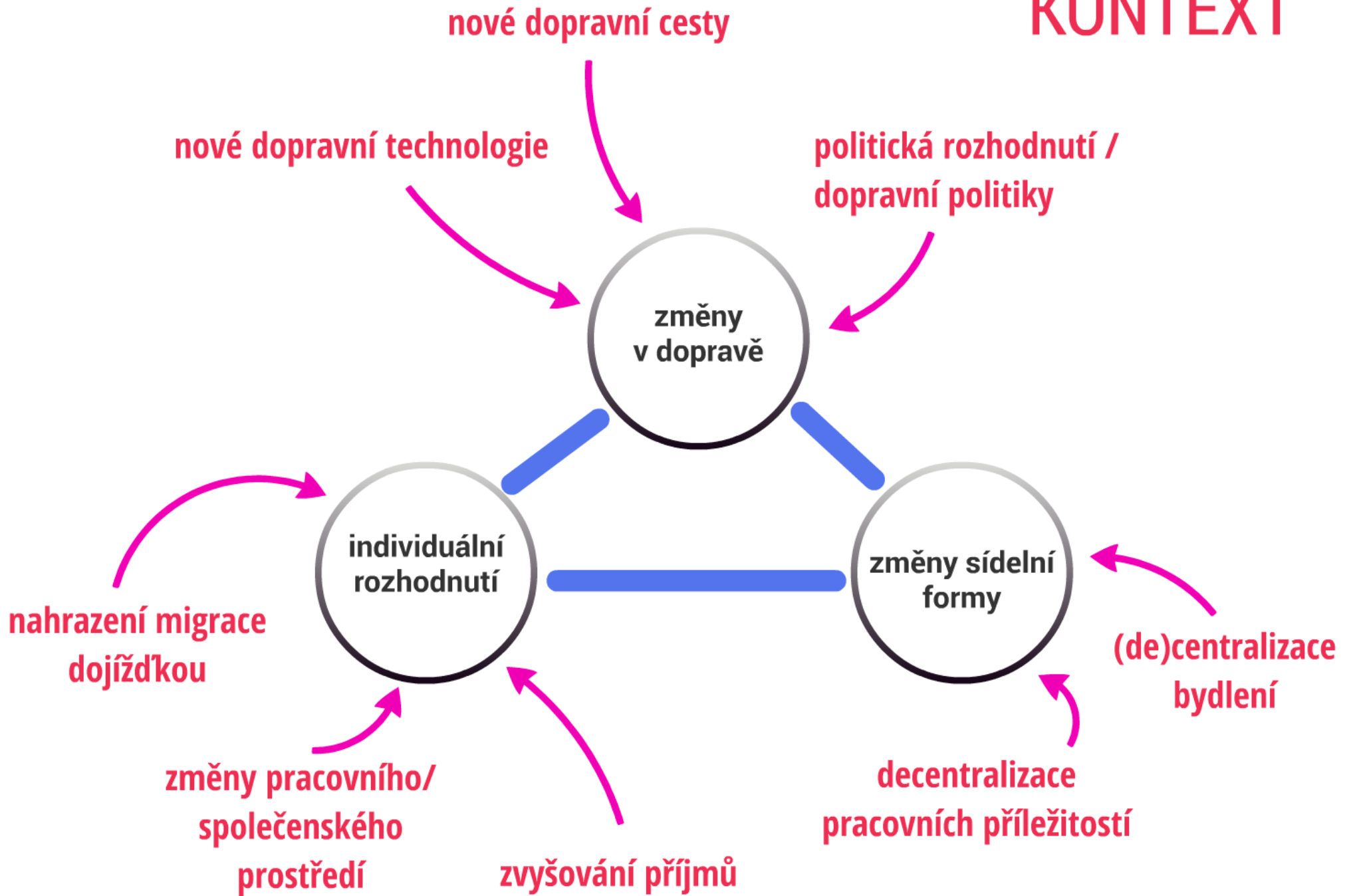
PRACOVNÍ DOJÍŽDKA JAKO PROCES FORMUJÍCÍ SUBJEKTIVNĚ VNÍMANOU REALITU /KOMUNITU

role dojíždky v utváření JÁ a individuální životního stylu | formování "nomádických" komunit

PRACOVNÍ DOJÍŽDKA JAKO DŮSLEDEK TRANSFORMACÍ SÍDELNÍHO SYSTÉMU

dopady zónování, suburbanizace, counter-urbanizace | hledání "min city" alternativ

KONTEXT



PRE-INDUSTRIÁLNÍ PRACOVNÍ MOBILITA?



tradiční zemědělská společnost **statická | imobilní | sedentární**
výjimkami byli rybáři, kupci, formani...

ve 14. stol. cca 80 % evropského obyvatelstva žilo ve venkovských sídlech

každodenní pracovní mobilita člověka závislého na zemědělství byla definován faktorem

jak daleko od bydliště je schopen obdělávat půdu

1,2 km

proto INDUSTRIALIZACE

otevření intravilánu

renesance

horní města

16. stol.

velkostatky

16. - 18. stol.

zlepšování cestní sítě

baroko

INDUSTRIALIZACE 18.-19. století

razantní/postupné prostorové rozpojení místa bydliště a místa práce (průmyslová) produkce jako hlavní rytmizátor individuálního i společenského života

'Before the development of buses, roads, and trains in the nineteenth century, people had never been in a position of having to look at one another for long minutes or even hours without speaking to one another.'

Simmel

docházka za prací ovlivněna:

délkou pracovní doby

Rakousko od 1885 - 11 hod., Anglie od 1878 - 10 hod.

...konec 19. století, pěšky cca 2 hod. z vesnice Bystrc na Cejl, 10 hodinová pracovní doba (7-17), 2 hod. zpět...

cenou dopravy

každodenní pracovní mobilita na delší vzdálenost - typická spíše pro sociálně silnější skupiny

Brno 1899
[malá červená kartička]
Brno 1920
[malá červená kartička]
Brno 1973
[malá červená kartička]
Brno - Ledvíky bus (ČS. 1974)
[malá červená kartička]

1899 1,000 Kč
1920 1,000 Kč
1973 1,000 Kč
1974 1,000 Kč
1975 1,000 Kč
1976 1,000 Kč
1977 1,000 Kč
1978 1,000 Kč
1979 1,000 Kč
1980 1,000 Kč
1981 1,000 Kč
1982 1,000 Kč
1983 1,000 Kč
1984 1,000 Kč
1985 1,000 Kč
1986 1,000 Kč
1987 1,000 Kč
1988 1,000 Kč
1989 1,000 Kč
1990 1,000 Kč
1991 1,000 Kč
1992 1,000 Kč
1993 1,000 Kč
1994 1,000 Kč
1995 1,000 Kč
1996 1,000 Kč
1997 1,000 Kč
1998 1,000 Kč
1999 1,000 Kč
2000 1,000 Kč
2001 1,000 Kč
2002 1,000 Kč
2003 1,000 Kč
2004 1,000 Kč
2005 1,000 Kč
2006 1,000 Kč
2007 1,000 Kč
2008 1,000 Kč
2009 1,000 Kč
2010 1,000 Kč
2011 1,000 Kč
2012 1,000 Kč
2013 1,000 Kč
2014 1,000 Kč
2015 1,000 Kč
2016 1,000 Kč
2017 1,000 Kč
2018 1,000 Kč
2019 1,000 Kč
2020 1,000 Kč
2021 1,000 Kč
2022 1,000 Kč
2023 1,000 Kč
2024 1,000 Kč
2025 1,000 Kč

ČSR, rok 1928



'Before the development of buses, roads, and trains in the nineteenth century , people had never been in a position of having to look at one another for long minutes or even hours without speaking to one another.'

Simmel

proto INDUSTRIALIZACE

otevření intravilánu

renesance

horní města

16. stol.

velkostatky

16. - 18. stol.

zlepšování cestní sítě

baroko

INDUSTRIALIZACE 18.-19. století

razantní/postupné prostorové rozpojení místa bydliště a místa práce (průmyslová) produkce jako hlavní rytmizátor individuálního i společenského života

'Before the development of buses, roads, and trains in the nineteenth century, people had never been in a position of having to look at one another for long minutes or even hours without speaking to one another.'

Simmel

docházka za prací ovlivněna:

délkou pracovní doby

Rakousko od 1885 - 11 hod., Anglie od 1878 - 10 hod.

...konec 19. století, pěšky cca 2 hod. z vesnice Bystrc na Cejl, 10 hodinová pracovní doba (7-17), 2 hod. zpět...

cenou dopravy

každodenní pracovní mobilita na delší vzdálenost - typická spíše pro sociálně silnější skupiny

Brno 1899
[malá červená karta]
Brno 1920
[malá červená karta]
Brno 1973
[malá červená karta]
Brno - Ladislav bus (193-1974)
[malá červená karta]

1878-1898
1899-1918
1919-1938
1939-1945
1946-1989
1990-2002
2003-2014
2015-2024
ČSR, rok 1928



Brno 1869

jízdné tramvaje - 15 krejcarů (cca 7 jízdenek za denní mzdu)

Brno 1926

měsíční - 30 Kč (příjem do 15 000 Kč ročně)

měsíční - 40 Kč (příjem do 24 000 Kč ročně)

měsíční - 60 Kč (příjem nad 24 000 Kč ročně)

Brno 1973

měsíční - cca 60 Kčs (2,6 % průměrné měsíční mzdy)

Brno _ Lažánky bus (30. léta)

týdenní - 12 jízd - 35 Kč

chléb (1kg) - 3,40Kč

brambory (1kg) - 0,95Kč

vepř. maso (1kg) - 16,90Kč

mléko (1l) - 1,95Kč

máslo (1kg) - 25,75Kč

vejce (1ks) - 0,85Kč

cukr (1kg) - 6,20Kč

pivo (1l) - 2,90Kč

košile pánská - 24,92Kč

oblek pánský - 698,33Kč

oblek dámský - 571,67Kč

boty - 100Kč

jízdné - vlak 20km - 4,40Kč

jízdné tramvaj - 1,20Kč

stříhání vlasů - 4,00Kč

ČSR, rok 1928

ČESKOSLOVENSKÉ DRÁHY, NÁRODNÍ PODNIK

T PRŮKAZKA
na dělnické jízdenky
tydenní

číslo 198

Jirí Štorman
podpis úředníku zaměstnance ČSD

Karel Danda
úřední jméno a příjmení

Hodimov u. Št.
bydlící

ze stanice *Hodimov u. Št.* směrem na *Havířov*

do stanice *Havířov* *Poků*

Záznamy železnice:

Záznamy zaměstnavatele:
V zájmu plnění plánu, jmenovaný pracuje v neděli i ve svátek.

PRŮKAZKA PAPIRNY
závod 13 DOLNÍ BRANNA

Kom. 111 (6000) - ČSD Bo 30. Prodejní cena Kč 3

8

Výňatek z tarifních ustanovení.

1. Průkazka náležitě vyplněná i po stránce jazykové a zaměstnavatelem měsíčně potvrzená platí na rok. (Viz též ustanovení na str. 1.)
2. Průkazka opravňuje majitele ke koupí dělnických jízdenek.
3. Při kontrole jízdenek musí být zároveň s jízdenkou předložena též průkazka. Držitel průkazky musí se ochotně podvoliti všem požadavkům jízdenkové kontroly.
4. Přerušil-li se jízda, pozbývá jízdenka pro zbytek přerušené jízdy platnosti.
5. Jízdenka opravňuje použití lesom III. třídy osobního vlaku. Použije-li držitel jízdenky vyšší třídy, nebo vlaku o dražším jízdném, postupuje se s ním jako s cestujícím bez jízdenky.
6. Za ztracené, odcizené nebo zcela neprohlášené jízdenky se náhrada neposkytuje a náhradní jízdenky se nevydávají.
7. Je-li na některých tratích doprava dělníků omezena na určité vlaky, oznámí se to vyhláškami.
8. Ostatně platí tarifní ustanovení a vyhlášky, jež jsou vyloženy a stranám přístupny v každé stanici.

ČESKOSLOVENSKÉ STÁTNÍ DRÁHY.

Dělnická průkazka na slevu jízdného

platí

od *28. května* 192*7*

do *29* 192*8*

Každým poškozením nebo znečištěním dělnické průkazky, které by znemožnilo řádné její přezkoušení, jakož i každým svémocně provedeným škrtnutím nebo písemným záznamem stává se průkazka neplatnou a odcizena se.

Všeob. tisk. čís. 41 (1925). Cena Kč 1,-

002-100110

Výdejna

Číslo průkazky *111* z roku *1927*

Majitel *Josef Petránek*

bytem v *Směčovicích*

zaměstnán jako *kámenník*

u (s) *Koráčků*

v *Malsovických u. dr. Koc*

jest oprávněn při jízdě z nejbližší stanice svého stálého bydliště¹⁾ *Směčovic* do nejbližší stanice svého místa pracovního²⁾ *Stradce Kral.* a zpět použiti III. třídy osobního vlaku za zlevněné jízdné.

Potvrzuje se, že stanice shora jmenovaná jest skutečně stanicí nejbližší místu bydliště dělníka / pracovnímu místu dělníka.

Razítka stanice: *Směčovice* *Stradec Kral.*

Podpis státního úředníka: *J. Štorman*

Podpis: *Josef Petránek*

1) Nastane-li přesídlení dělnickým změna nejbližší stanice bydliště, musí býti konána nová průkazka.
2) Nastane-li změna nejbližší stanice pracovního místa, poznáměně se změní na 6. straně průkazky.

VÝVOJ PRACOVNÍ MOBILITY

prodlužování času dojížděky | zvyšování vzdálenosti | genderová diference

Velká Británie

Decade	Male			Female			All		
	Distance	Time	Speed	Distance	Time	Speed	Distance	Time	Speed
1890-99	4.0	17.0	14.1	1.8	21.3	5.1	3.6	17.7	12.2
1900-09	3.9	21.5	10.9	3.2	25.4	7.6	3.8	22.4	10.2
1910-19	6.2	27.0	13.8	5.1	26.8	11.4	5.9	27.0	13.1
1920-29	6.8	28.2	14.5	6.1	31.3	11.7	6.7	29.0	13.9
1930-39	7.0	30.5	13.8	6.8	31.9	12.8	7.0	30.9	13.6
1940-49	8.2	33.8	14.6	7.3	33.1	13.2	7.8	33.5	14.0
1950-59	10.1	33.6	18.0	7.4	34.4	12.9	9.0	33.9	15.9
1960-69	12.1	34.6	21.0	7.5	32.1	14.0	10.2	33.5	18.3
1970-79	13.1	34.5	22.8	7.6	28.5	16.0	10.3	31.5	19.6
1980-89	15.5	37.3	24.9	8.8	29.4	18.0	12.0	33.1	21.8
1990-98	19.4	39.1	29.8	10.5	30.7	20.5	14.6	34.5	25.4

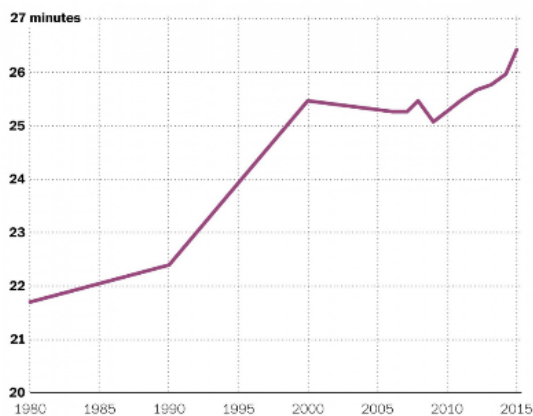
Velká Británie

Decade	Transport mode							
	Walking	Bicycle	Tram/trolley bus	Bus	Train (overground)	Underground	Motorcycle	Car/van
1890-99	59.4	2.0	16.8	5.0	9.8	5.0	0.0	0.0
1900-09	49.4	11.2	11.6	14.6	10.2	0.4	0.0	1.1
1910-19	40.6	13.3	16.0	9.9	15.4	1.9	0.6	1.9
1920-29	28.5	17.5	10.6	15.3	17.8	2.3	3.9	5.2
1930-39	22.5	19.1	9.7	13.8	18.4	4.1	2.3	9.1
1940-49	17.2	19.6	6.7	23.0	18.3	5.4	2.2	6.0
1950-59	13.4	16.0	2.5	23.3	18.9	4.4	3.0	16.3
1960-69	14.0	5.2	0.2	18.8	16.2	5.3	2.6	35.8
1970-79	13.4	4.5	0.1	15.8	13.2	5.5	1.9	44.5
1980-89	10.3	6.1	0.0	11.7	15.4	5.4	1.8	48.5
1990-98	7.9	6.1	0.2	10.1	17.2	4.5	0.6	52.8
Sample size	2083	1379	466	2073	2002	564	264	3108

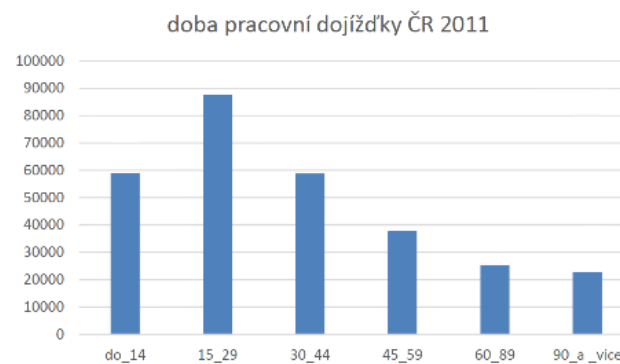
...Oh, it was as quick as the bus really. There was not much traffic on the road ...it used to take about three-quarters of an hour, I suppose on bicycle....

...I mean, once you have got a car you have got complete freedom, especially if they are paying for it....

USA



ČR



Velká Británie

Decade	Male			Female			All		
	Distance	Time	Speed	Distance	Time	Speed	Distance	Time	Speed
1890-99	4.0	17.0	14.1	1.8	21.3	5.1	3.6	17.7	12.2
1900-09	3.9	21.5	10.9	3.2	25.4	7.6	3.8	22.4	10.2
1910-19	6.2	27.0	13.8	5.1	26.8	11.4	5.9	27.0	13.1
1920-29	6.8	28.2	14.5	6.1	31.3	11.7	6.7	29.0	13.9
1930-39	7.0	30.5	13.8	6.8	31.9	12.8	7.0	30.9	13.6
1940-49	8.2	33.8	14.6	7.3	33.1	13.2	7.8	33.5	14.0
1950-59	10.1	33.6	18.0	7.4	34.4	12.9	9.0	33.9	15.9
1960-69	12.1	34.6	21.0	7.5	32.1	14.0	10.2	33.5	18.3
1970-79	13.1	34.5	22.8	7.6	28.5	16.0	10.3	31.5	19.6
1980-89	15.5	37.3	24.9	8.8	29.4	18.0	12.0	33.1	21.8
1990-98	19.4	39.1	29.8	10.5	30.7	20.5	14.6	34.5	25.4

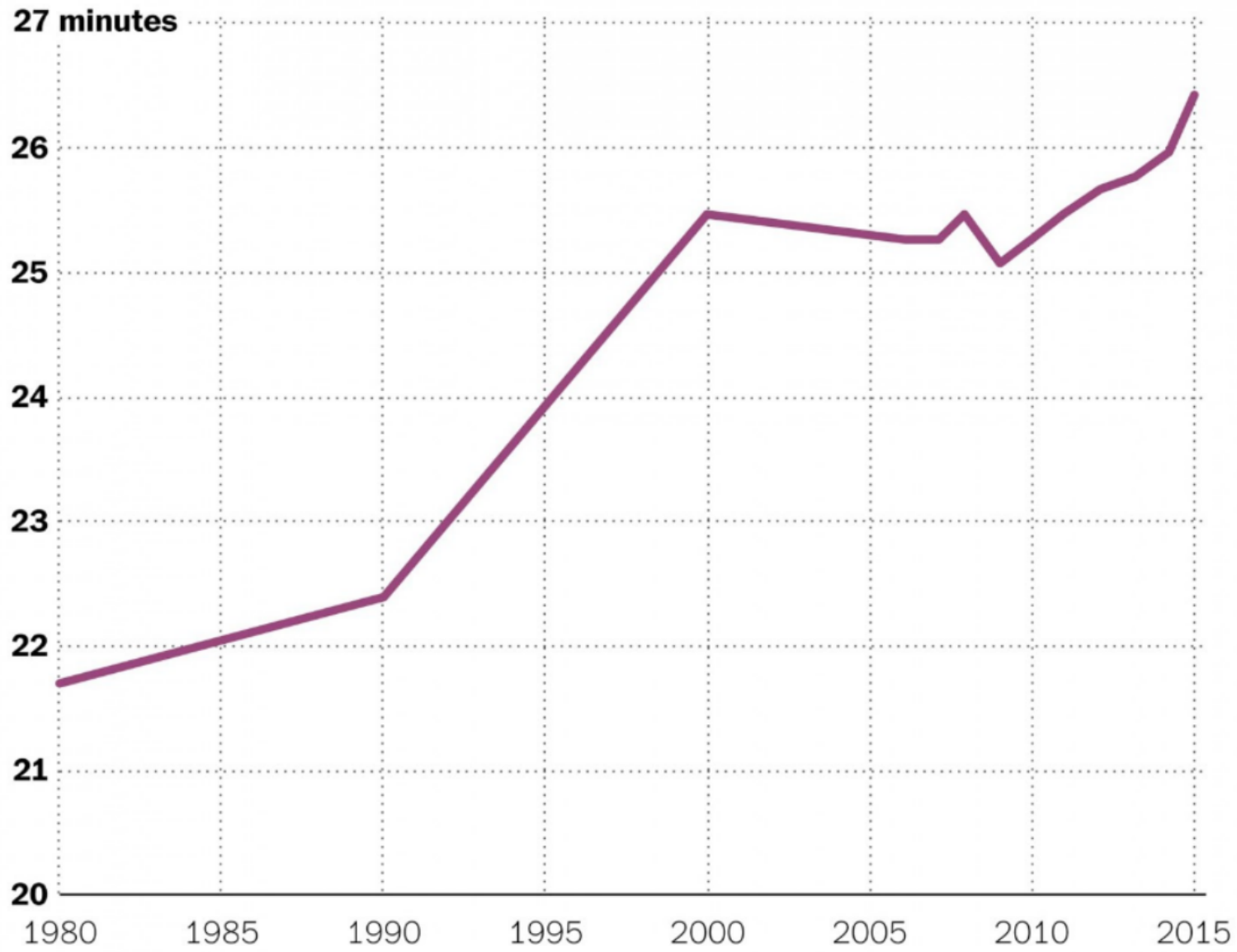
Velká Británie

Decade	Transport mode							
	Walking	Bicycle	Tram/trolley bus	Bus	Train (overground)	Underground	Motorcycle	Car/van
1890–99	59.4	2.0	16.8	5.0	9.8	5.0	0.0	0.0
1900–09	49.4	11.2	11.6	14.6	10.2	0.4	0.0	1.1
1910–19	40.6	13.3	16.0	9.9	15.4	1.9	0.6	1.9
1920–29	28.5	17.5	10.6	15.3	17.8	2.3	3.9	5.2
1930–39	22.5	19.1	9.7	13.8	18.4	4.1	2.3	9.1
1940–49	17.2	19.6	6.7	23.0	18.3	5.4	2.2	6.0
1950–59	13.4	16.0	2.5	23.3	18.9	4.4	3.0	16.3
1960–69	14.0	5.2	0.2	18.8	16.2	5.3	2.6	35.8
1970–79	13.4	4.5	0.1	15.8	13.2	5.5	1.9	44.5
1980–89	10.3	6.1	0.0	11.7	15.4	5.4	1.8	48.5
1990–98	7.9	6.1	0.2	10.1	17.2	4.5	0.6	52.8
Sample size	2083	1379	466	2073	2002	564	264	3108

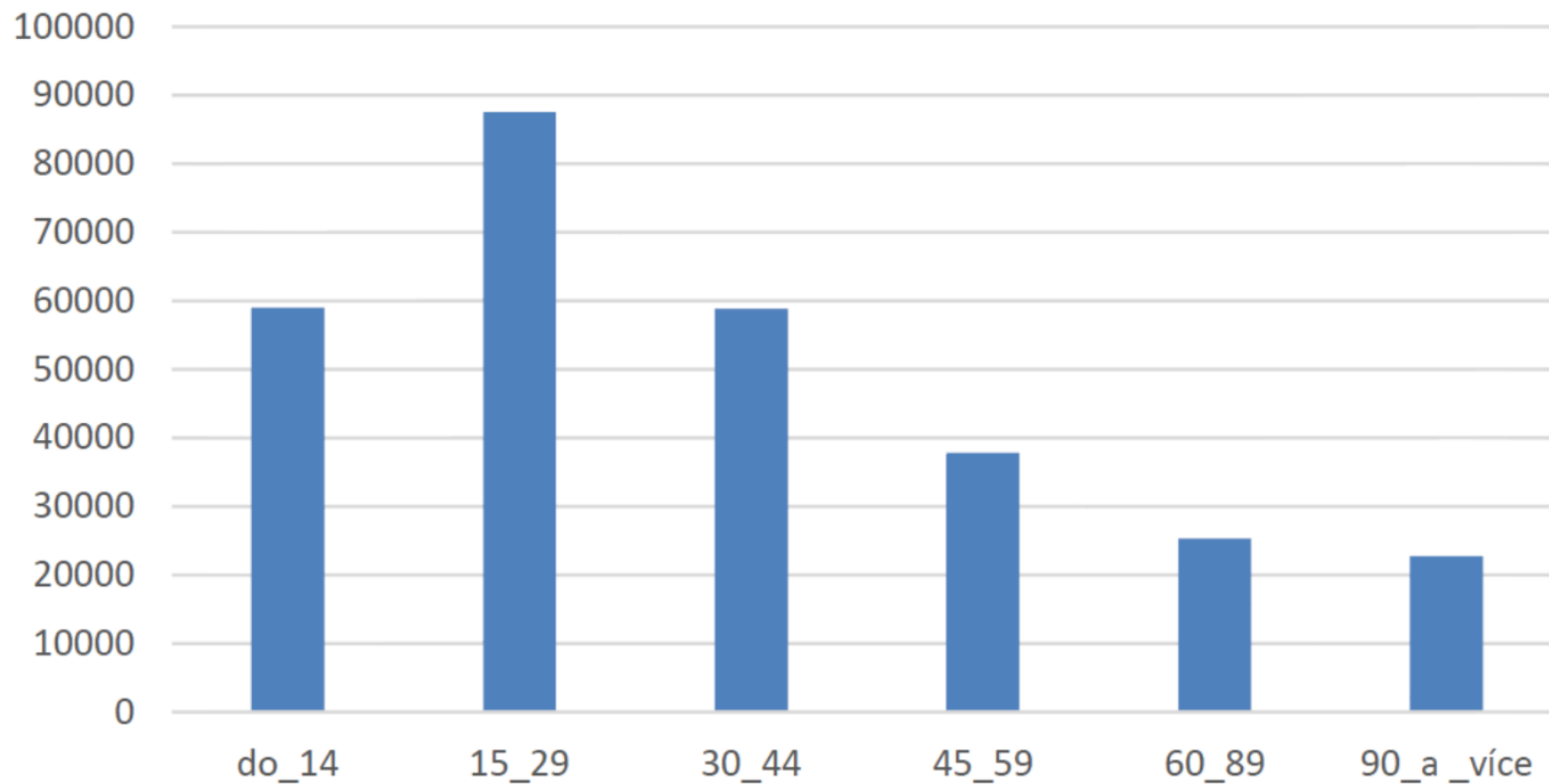
...Oh, it was as quick as the bus really. There was not much traffic on the road ...it used to take about three-quarters of an hour, I suppose on bicycle....

...I mean, once you have got a car you have got complete freedom, especially if they are paying for it....

USA



doba pracovní dojížd'ky ČR 2011



PRACOVNÍ MOBILITA a SÍDELNÍ PROCESY

..it is not clear whether changes in transport availability stimulated the decentralization of employment and housing, thus leading to new patterns of commuting; whether the suburbanization of industry and people, necessitating complex cross-city commuting flows, promoted the development of new forms of transport; or whether individual decisions about the location of home and workplace were instrumental in encouraging changes in both urban form and transport provision in cities. It is likely that all these factors operated in some places and time periods, and that cause and effect relationships will be difficult to disentangle.

Pooley & Turnbull 2000

pracovní mobilita



suburbanizace

funkční zónování

dopravní technologie

VEJCE nebo SLEPICE?

přeceňování role železničních společností
vyšší důležitost pouličních drah a tramvají

Again, we should not overstate the extent to which the railways stimulated the growth of suburbia... they came 'too late to be said to have influenced the extent or direction of suburban building to more than a marginal extent.' Only when tramways were built did working class people truly receive the opportunity to use public transport...

USA 2011

Home and workplace metropolitan area component	Total number of workers	Range of travel (mi)	Percentage of workers
All Workers Who Did Not Work at Home			
1 to 20 minutes	121,406,438	186,572	31.0
20 minutes or longer	16,776,112	62,176	8.1
Suburbs to City (Lived in metro area outside any principal city, worked in any principal city)			
1 to 20 minutes	22,337,200	74,481	17.0
20 minutes or longer	3,211,245	33,006	17.5
Suburbs to Suburbs (Lived in metro area outside any principal city, worked outside any principal city)			
1 to 20 minutes	69,218,109	62,296	33.4
20 minutes or longer	2,087,244	32,432	5.8
City to City (Lived in metro area in principal city, worked in any principal city)			
1 to 20 minutes	81,192,540	62,461	32.6
20 minutes or longer	2,363,264	28,991	7.1
City to Suburbs (Lived in metro area in principal city, worked outside any principal city)			
1 to 20 minutes	9,263,216	55,613	11.0
20 minutes or longer	1,121,358	17,806	5.0

nesporný dopad "moderního" územního plánování a automobilizace

Again, we should not overstate the extent to which the railways stimulated the growth of suburbia... they came 'too late to be said to have influenced the extent or direction of suburban building to more than a marginal extent.' Only when tramways were built did working class people truly receive the opportunity to use public transport...

PRACOVNÍ MOBILITA a SÍDELNÍ PROCESY

..it is not clear whether changes in transport availability stimulated the decentralization of employment and housing, thus leading to new patterns of commuting; whether the suburbanization of industry and people, necessitating complex cross-city commuting flows, promoted the development of new forms of transport; or whether individual decisions about the location of home and workplace were instrumental in encouraging changes in both urban form and transport provision in cities. It is likely that all these factors operated in some places and time periods, and that cause and effect relationships will be difficult to disentangle.

Pooley & Turnbull 2000

pracovní mobilita



suburbanizace

funkční zónování

dopravní technologie

VEJCE nebo SLEPICE?

přeceňování role železničních společností
vyšší důležitost pouličních drah a tramvají

Again, we should not overstate the extent to which the railways stimulated the growth of suburbia... they came 'too late to be said to have influenced the extent or direction of suburban building to more than a marginal extent.' Only when tramways were built did working class people truly receive the opportunity to use public transport...

USA 2011

Home and workplace metropolitan area component	Total number of workers	Range of travel (mi)	Percentage of workers
All Workers Who Did Not Work at Home			
1 to 20 minutes	121,406,438	186,572	31.0
20 minutes or longer	16,776,112	62,176	8.1
Suburbs to City (Lived in metro area outside any principal city, worked in any principal city)			
1 to 20 minutes	22,337,200	74,481	17.0
20 minutes or longer	3,211,245	33,006	17.5
Suburbs to Suburb (Lived in metro area outside any principal city, worked outside any principal city)			
1 to 20 minutes	69,218,109	62,296	33.4
20 minutes or longer	2,087,244	32,432	5.8
City to City (Lived in metro area in principal city, worked in any principal city)			
1 to 20 minutes	81,192,540	62,461	32.0
20 minutes or longer	2,363,264	28,691	7.1
City to Suburb (Lived in metro area in principal city, worked outside any principal city)			
1 to 20 minutes	9,263,216	55,613	11.0
20 minutes or longer	1,123,358	17,806	5.0

nesporný dopad "moderního" územního plánování a automobilizace

USA 2011

Home and workplace metropolitan area component	Total number of workers	Margin of error ¹ (±)	Percentage of workers
All Workers Who Did Not Work at Home			
1 to 59 minutes	121,496,438	135,572	91.9
60 minutes or longer	10,779,412	67,179	8.1
Suburb to City (Lived in metro area outside any principal city, worked in any principal city)			
1 to 59 minutes	22,397,939	74,481	87.5
60 minutes or longer	3,211,045	33,808	12.5
Suburb to Suburb (Lived in metro area outside any principal city, worked outside any principal city)			
1 to 59 minutes	40,319,502	95,296	93.4
60 minutes or longer	2,867,944	33,432	6.6
City to City (Lived in metro area in principal city, worked in any principal city)			
1 to 59 minutes	31,195,540	82,991	92.9
60 minutes or longer	2,383,964	29,891	7.1
City to Suburb (Lived in metro area in principal city, worked outside any principal city)			
1 to 59 minutes	9,263,346	55,843	91.0
60 minutes or longer	912,353	17,896	9.0

EKONOMICKÉ ASPEKTY DOJÍŽDĚNÍ

...the average worker in Britain spends 139 hours per year commuting – the equivalent of 19 standard working days.

monetarizace času

z ekonomického hlediska jde především o cenu času stráveného dojížděním
(v UK v pracovní den 26 £/hod - řidič auta; 20 £/hod - cestující busem; 37 £/hod - cestující vlakem)

doba dojížděky jako "neužitečný, zmarněný, neproduktivní" čas?

z pozice dojíždějících funguje "**commuter's bias**"

experiment - Harvard - 2017

A- plat 67,000\$ a 50 min. dojížděky **84 %**

B- plat 64,000\$ a 20 min. dojížděky **16 %**

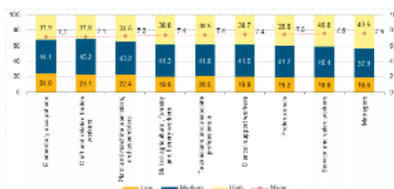


cca 250 hodin dojíždění ročně za cca 12\$ /hod.

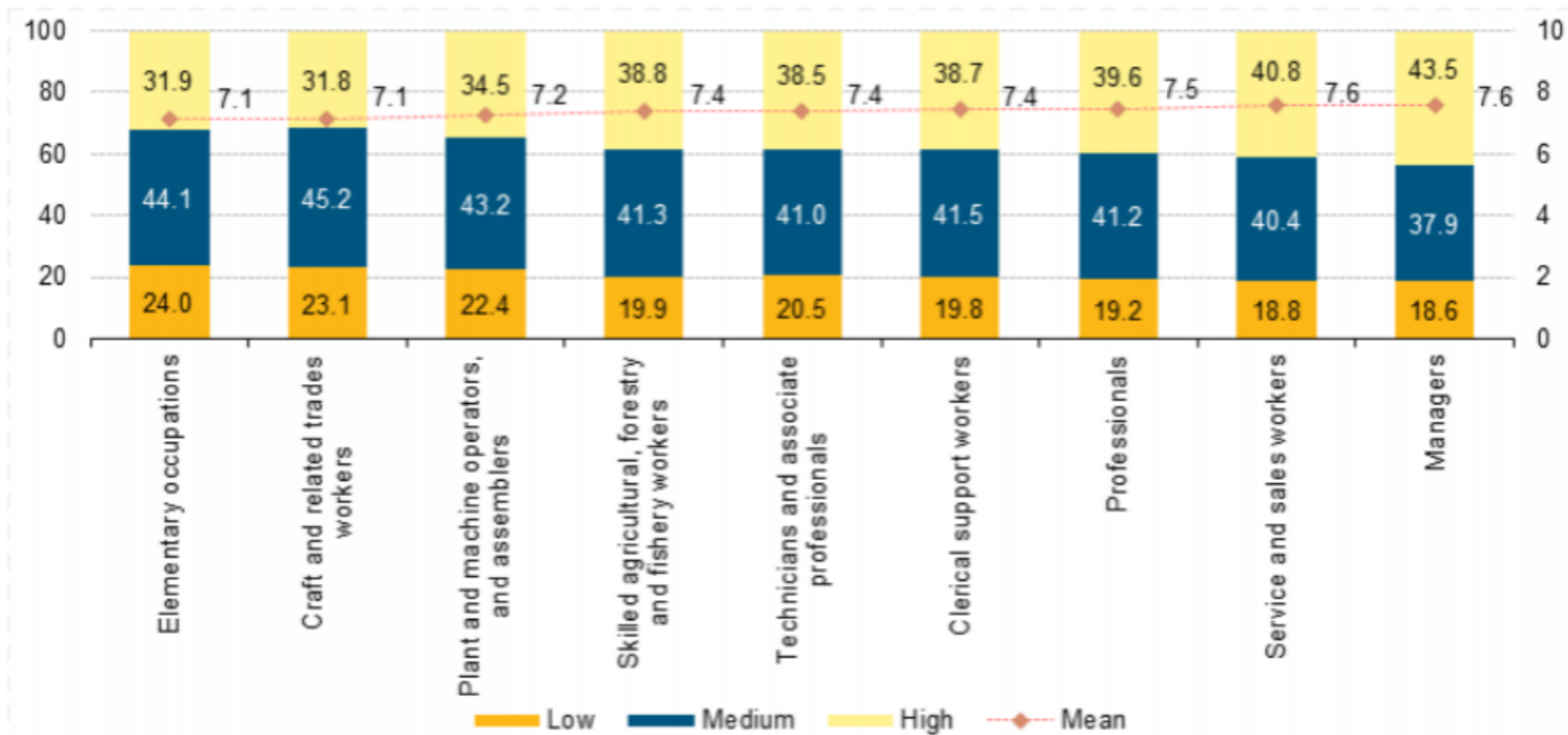
kombinace mimoekonomických a ekonomických faktorů při rozhodování

náklady na dojíždění za prací jako součást mzdy?

v ČR příspěvek na dojíždění za prací - obvykle okolo 1 500 Kč na dojížděku 10-25 km



spokojenost s dojížděním - EU



spokojenost s dojížděkou - EU

SOCIÁLNÍ TÉMATA DOJÍŽDĚNÍ

"gendered mobility" většinou empiricky doložena delší dojíždka mužů
nižší vázanost mužů na domácnost a méně mobilní členy domácnosti (děti, rodiče)?
spatial-entrapment-of-women theory

"dojíždka jako přechodová denní fáze" rite of passage

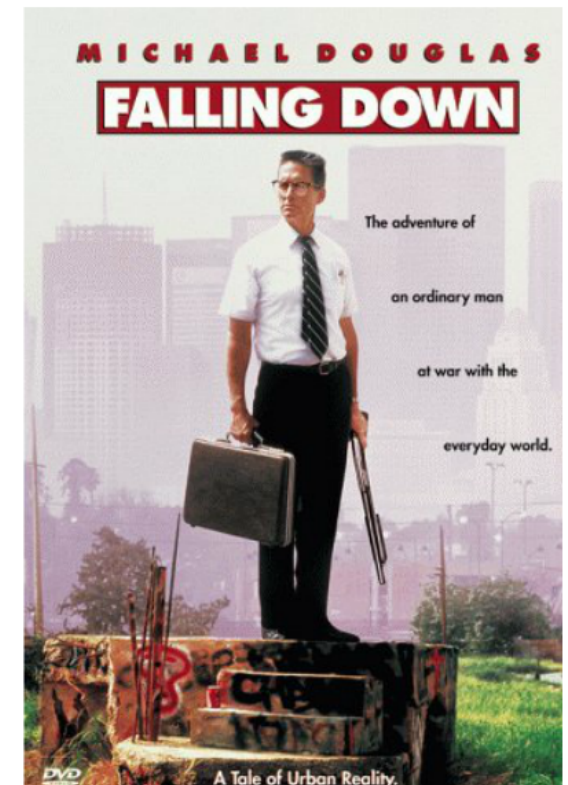
dojíždka umožňuje opuštění role zastávané
DOMA a přijetí role zastávané V PRÁCI

příliš dlouhá dojíždka stresuje dojíždějícího dlouhým
setrváváním "mezi rolemi"

"dojíždka jako faktor stresu"

vyšší stres doložen u řidičů, vyšší nespokojenost
u uživatelů HD

ztráta kontroly | nepředvídatelnost | nuda



SPOLEČENSKÁ AKCEPTACE PRACOVNÍ MOBILITY

pracovní dojíždka jako norma či dokonce podporovaný proces

hlavním politicko-hospodářským úkolem MHD je přeprava obyvatel za prací... kriteriem přiměřené doby přemístění je uskutečnění cesty za prací do 30-35 minut... v uvedeném standardu má být obsluženo 90 % obyvatel sídelního útvary

Zásady a pravidla ÚP 1979

Linie	80	800
KRAJČOVSKÁ		
MHD		

rozdílně akceptované parametry mobility

„Prosím o vyřešení spoje č. 12 tramvaje od zastávky Zvonatřka. Nejsme spokojeni s jízdním řádem, který navrhuje asi ten, kdo nejzdí. Normální lidé chodí do práce na šestou hodinu a není možné se dostat po městě Brně bez problémů, v mém případě do Králova Pole na Purkyňovu“
(Šalina 2009, č. 10, s. 5).

versus

„Mohli byste mi, prosím, sdělit důvod, proč se v prázdninovém režimu zrušil např. autobus č. 75, 7:16 z Bilovic nad Svitavou, který byl prodloužen až do Slatiny, nádraží? Nepletu-li se, tak poslední autobus z Bilovic, který je takto prodloužen, jede nyní v 6:16, tj. o hodinu dříve. Na Černovických terasách je zaměstnáno čím dál více administrativních pracovníků, jejichž pracovní doba skutečně začíná v tradičních šest či sedm hodin, ale spíše v osm a není výjimkou i později“
(Šalina 2009, č. 7, s. 6).

convenient shopping

WI-FI připojení

"tiché oddíly" vlaků

commuting plans

expresní pracovní spoje

hlavním politicko-hospodářským úkolem MHD je přeprava obyvatel za prací... kriteriem přiměřené doby přemístění je uskutečnění cesty za prací do 30-35 minut... v uvedeném standardu má být obslouženo 90 % obyvatel sídelního útvaru

Zásady a pravidla ÚP, 1979

Jízdní řád MHD Brno - autobusy
1989/1990

Linka	80		
Odjezdy	KYJEVSKÁ	ZBROJOVKA	
PRACOVNÍ DNY	0		
	1		
	2		
	3		
	4		
	5	03 13 23 57MS	30 40
	6	07MS	
	7		
	8		
	9		
	10		
	11		
	12		
	13		
	14	36MS	08 40 MS46
	15		MS12 MS44
	16		
	17		
	18		
	19		
	20		
	21		
	22		
	23		
SOBOTY + NEDELE	0	MS = jede k Mateřské škole Koperníkova	MS = jede od Mateřské školy Koperníkova
	1		
	2		
	3		
	4		
	5		
	6		
	7		
	8		

SPOLEČENSKÁ AKCEPTACE PRACOVNÍ MOBILITY

pracovní dojíždka jako norma či dokonce podporovaný proces

hlavním politicko-hospodářským úkolem MHD je přeprava obyvatel za prací... kriteriem přiměřené doby přemístění je uskutečnění cesty za prací do 30-35 minut... v uvedeném standardu má být obsluženo 90 % obyvatel sídelního útvary

Zásady a pravidla ÚP 1979

The diagram shows a tramway network with several lines and stops. A speed limit of 80 km/h is indicated. The routes are labeled with numbers and names of stops.

rozdílně akceptované parametry mobility

„Prosím o vyřešení spoje č. 12 tramvaje od zastávky Zvonatřka. Nejsme spokojeni s jízdním řádem, který navrhuje asi ten, kdo nejzdí. Normální lidé chodí do práce na šestou hodinu a není možné se dostat po městě Brně bez problémů, v mém případě do Králova Pole na Purkyňovu“
(Šalina 2009, č. 10, s. 5).

versus

„Mohli byste mi, prosím, sdělit důvod, proč se v prázdninovém režimu zrušil např. autobus č. 75, 7:16 z Bilovic nad Svitavou, který byl prodloužen až do Slatiny, nádraží? Nepletu-li se, tak poslední autobus z Bilovic, který je takto prodloužen, jede nyní v 6:16, tj. o hodinu dříve. Na Černovických terasách je zaměstnáno čím dál více administrativních pracovníků, jejichž pracovní doba skutečně začíná v tradičních šest či sedm hodin, ale spíše v osm a není výjimkou i později“
(Šalina 2009, č. 7, s. 6).

convenient shopping

WI-FI připojení

"tiché oddíly" vlaků

commuting plans

expresní pracovní spoje

rozdílně akceptované parametry mobility

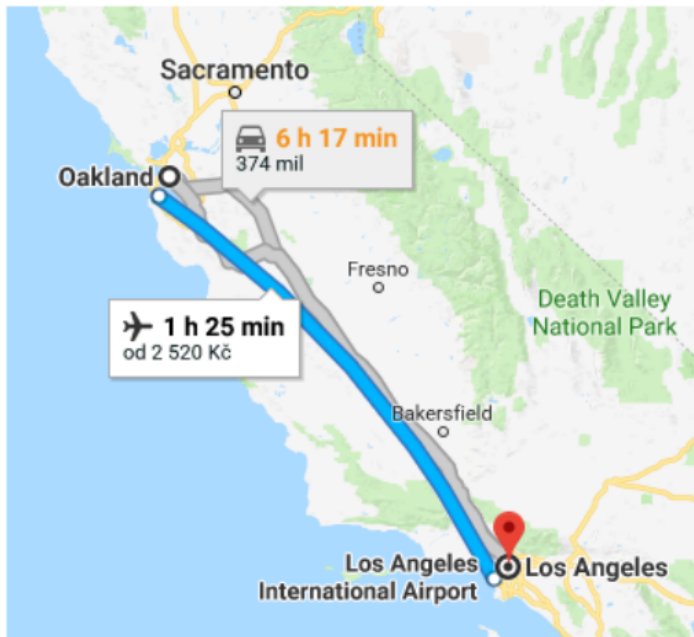
„Prosím o vyřešení spoje č. 12 tramvaje od zastávky Zvonařka. Nejsme spokojeni s jízdním řádem, který navrhuje asi ten, kdo nejezdí. Normální lidé chodí do práce na šestou hodinu a není možné se dostat po městě Brně bez problémů, v mém případě do Králova Pole na Purkyňovu“
(Šalina 2009, č. 10, s. 5).

versus

„Mohli byste mi, prosím, sdělit důvod, proč se v prázdninovém režimu zrušil např. autobus č. 75, 7:16 z Bílovic nad Svitavou, který byl prodloužen až do Slatiny, nádraží? Nepletu-li se, tak poslední autobus z Bílovic, který je takto prodloužen, jede nyní v 6:16, tj. o hodinu dříve. Na Černovických terasách je zaměstnáno čím dál více administrativních pracovníků, jejichž pracovní doba skutečně nezačíná v tradičních šest či sedm hodin , ale spíše v osm a není výjimkou i později“
(Šalina 2009, č. 7, s. 6).

"SUPERCOMMUTING"

muž, manager IT, denně Los Angeles - Oakland
(600 km, letecky, cca 6 hodin)



zpochybnění předpokladu, že "time budget" dojíždky zůstává stabilní a mění se jen rychlost a tím i vzdálenost

supercommuting = různé definice dle regionu

USA - 100 mil (167 km) UK - 50 mil (83 km)

Evropa - 120 minut denně

cca 7 % evropské populace 25 - 54 let, především v sektorech finančních služeb, vědy, veřejné správy, komunikace

v ČR cca 7 % dojíždí nad 90 minut

dlouhá dojíždka typická pro muže

otázka rovnoměrnosti rozmístění "mužských" a "ženských" pracovních míst, resp. ceny práce

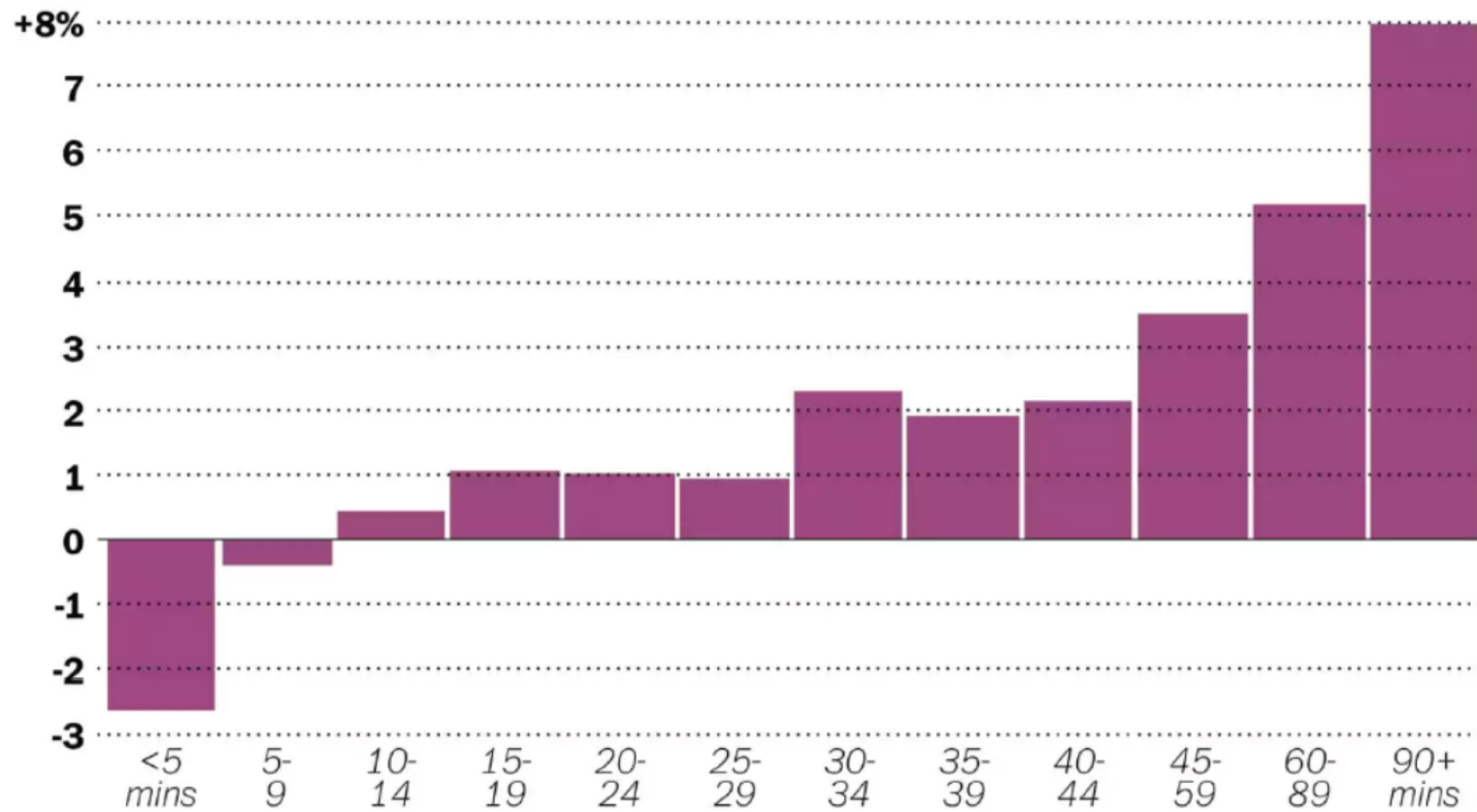
dlouhé dojíždění jako ochrana rezidenčních, sociálních, rodinných "kotev" před migrací
supercommuting umožněn mj. "produktivním" využitím cestovního času (role IT)

USA



USA

% change in number of commuters by length of commute, 2014 to 2015

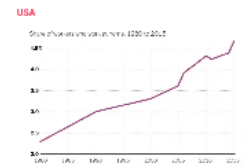
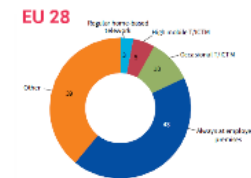


TELECOMMUTING

tele-work = všechny telekomunikační aktivity spojené s pracovní činností

teleworker = minimálně jeden plný pracovní den mimo tradiční místo pracoviště

	full-time	part-time	supplementary
home-based			
centre-based			
mobile			



profil T-W: pracovníci znalostní ekonomiky v řídicích postaveních či na odborných pozicích

efekt telekomunikací na pracovní mobilitu

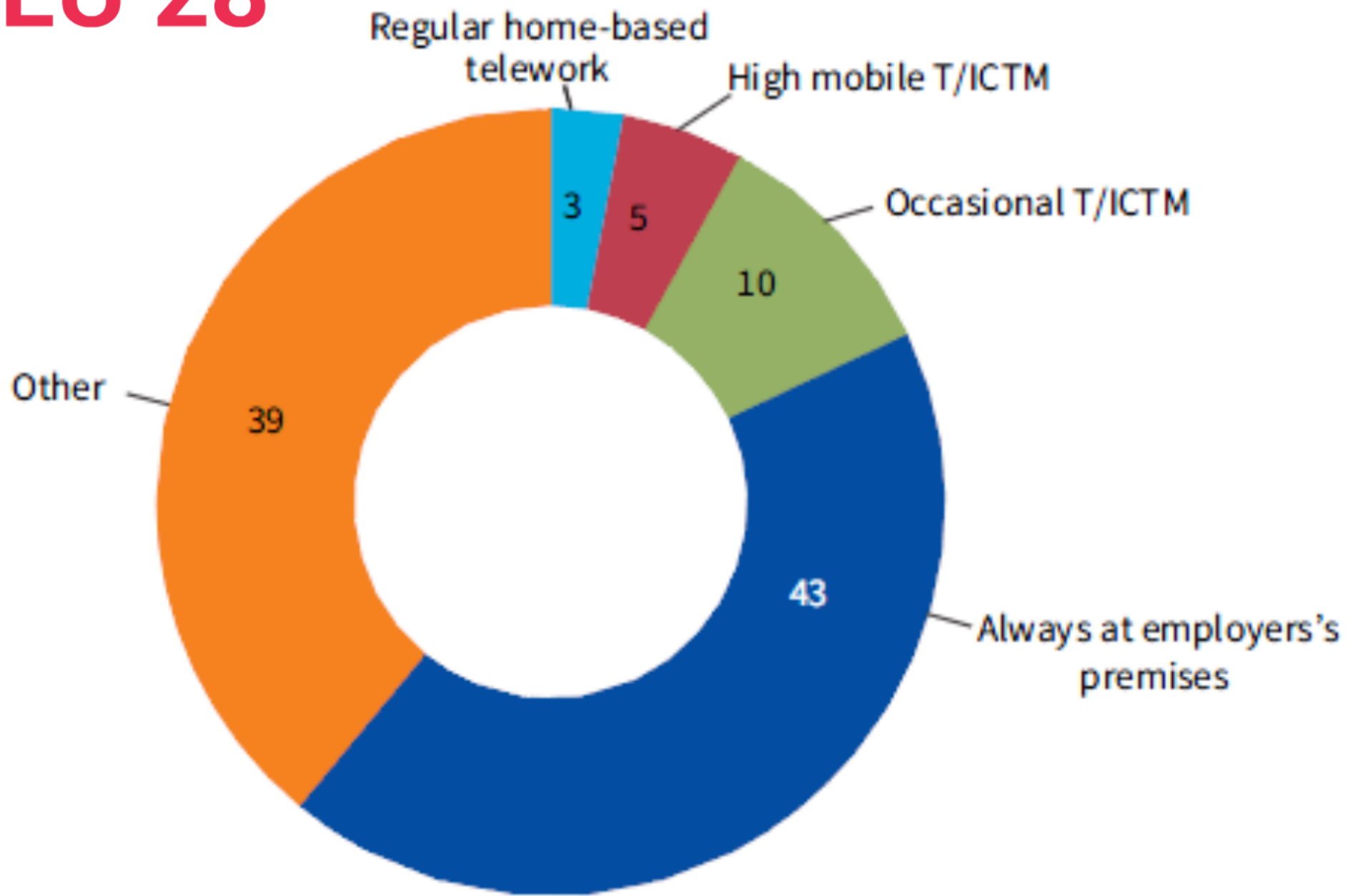
substituce

modifikace

komplementarita

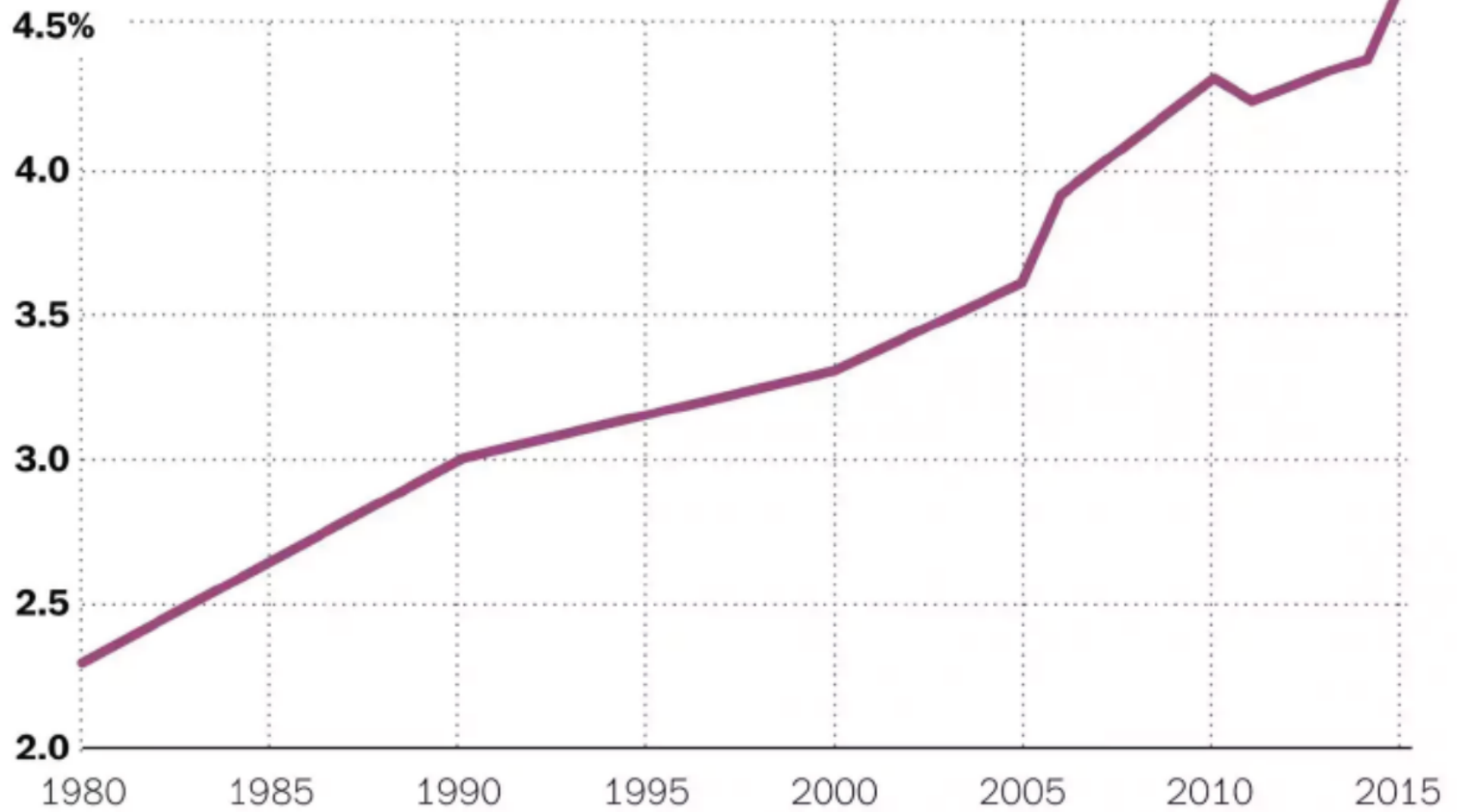
- dopady na flexibilitu pracovní doby a její rozložení během dne
- ambivalentní prolínání rolí "domova" a "práce" (life-work balance)
- ne zcela přesvědčivý vliv na snížení mobility (o cca 0,7 - 1 % vykonaných kilometrů)

EU 28



USA

Share of workers who work at home, 1980 to 2015

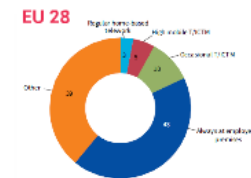


TELECOMMUTING

tele-work = všechny telekomunikační aktivity spojené s pracovní činností

teleworker = minimálně jeden plný pracovní den mimo tradiční místo pracoviště

	full-time	part-time	supplementary
home-based			
centre-based			
mobile			



profil T-W: pracovníci znalostní ekonomiky v řídicích postaveních či na odborných pozicích

efekt telekomunikací na pracovní mobilitu

substituce

modifikace

komplementarita

- dopady na flexibilitu pracovní doby a její rozložení během dne
- ambivalentní prolínání rolí "domova" a "práce" (life-work balance)
- ne zcela přesvědčivý vliv na snížení mobility (o cca 0,7 - 1 % vykonaných kilometrů)

DĚKUJI ZA POZORNOST

...nasad' si tu
roušku...

