**Regionalizace dojížďky do zaměstnání podle výsledků sčítání lidu, domů a bytů 2011**

**Úvod**

Zjišťování dojížďky je již tradiční součástí obsahu sčítání. Velkou vypovídací hodnotu má zejména zpracování směrů vyjížďky a dojížďky. Tyto údaje v podstatě nelze v celostátním měřítku a v detailu za obce jinou metodou zjistit.

Ve starších sčítáních bylo možné zpracovat směrově pouze dojížďku do vybraných center, protože tehdejší technologie zpracování, charakter dat a jejich značný objem podrobnější zpracování neumožňovaly. Od roku 1990 jsou směry vyjížďky a dojížďky zpracovávány za všechny obce, popřípadě i za urbanistické obvody vybraných měst. To umožňuje podrobné bilancování za libovolné územní jednotky a analýzu hlavních dojížďkových proudů.

Základní analýzu dojížďky do zaměstnání a do škol zjištěné sčítáním v roce 2011 obsahuje příslušná kapitola publikace Sčítání lidu, domů a bytů 2011 - Pramenné dílo (kód publikace e-24000-13); datovou základnu pak publikace Dojížďka do zaměstnání a škol podle Sčítání lidu, domů a bytů 2011 – Česká republika (kód publikace e-22000-13). Tyto publikace a podrobné datové prameny za kraje, okresy a obce (včetně detailních vyjížďkových a dojížďkových proudů) jsou k dispozici na internetových stránkách ČSÚ. Mapový list Dojížďka do zaměstnání a do škol s průvodním analytickým textem je součástí Atlasu sčítání 2011 (ČSÚ, 2013), jehož elektronická verze vychází v listopadu 2014.

Analýzu dat o dojížďce komplikuje fakt, že otázka na ekonomickou aktivitu a zejména na místo pracoviště nebyla ve velkém počtu případů zodpovězena vůbec, nebo nebylo možné cílovou obec dojížďky identifikovat pro nepřesnou deklaraci respondenta (viz tab. 1). Svoji roli zde sehrála v některých sčítacích obvodech i nepříliš úspěšná práce sčítacích komisařů, kteří neposkytli obyvatelům potřebné vysvětlení obsahu otázek na dojížďku. Podíl nezjištěných údajů značně převyšoval obdobné ukazatele ve výsledcích předchozího sčítání 2001, což v podstatě znemožňuje časové srovnání.

**Regionalizace pracovní dojížďky**

Smyslem vymezení regionů pracovní dojížďky je identifikace přirozených územních jednotek, které jsou z hlediska pohybu za prací relativně uzavřené. To hraje velkou roli při úvahách o rozmístění zdrojů pracovních sil, o jejich využití a rovněž pro plánování dopravní infrastruktury, zejména veřejné hromadné dopravy. Dojížďka do škol je pro regionalizaci méně využitelná, protože zejména v mladším školním věku je směrově silně ovlivněna dopravním spojením a snahou o minimalizaci dojížďkového resp. docházkového času žáků mladšího věku. U základních škol stále silně převažuje tradiční rajonizace územních obvodů škol, i když samozřejmě existuje možnost svobodného výběru školy nebo navštěvování specializovaných, soukromých nebo církevních škol.

K vymezení regionů pracovní dojížďky byly použity údaje o vyjížďce a dojížďce bez rozlišení periodicity dojížďky (denní, týdenní, jiná…), protožez hlediska velikosti dojížďkových regionů tento faktor nehraje zásadní roli při jejich vymezování. Dále pracujeme s počty osob se zjištěnou ekonomickou aktivitou, které byly zaměstnané. Do analýzy nejsou zahrnuti pracující studenti a učni, protože u nich byla zjišťována dojížďka do školy a nikoli do zaměstnání a údaj o pracovní dojížďce tedy není k dispozici.

Vyjíždějící z regionu byli definováni jako vyjíždějící s místem pracoviště mimo daný region (včetně vyjíždějících za prací do zahraničí). Dojíždějícími do regionu pak jsou osoby, u nichž byla jako cíl pracovní vyjížďky z obce jejich obvyklého pobytu identifikována některá obec ležící v regionu daného centra dojížďky. Obsazenými pracovními místy v regionu se rozumí součet počtu ekonomicky aktivních bydlících i pracujících v regionu a salda dojížďky celého regionu.



**Výběr center regionů dojížďky**

Výběr regionálních center dojížďky se uskutečnil v několika stupních. V prvním kole byly vybrány obce s nejméně 100 dojíždějícími do zaměstnání; zároveň musela být splněna podmínka, že taková obec je převažujícím cílem pracovní vyjížďky pro nejméně dvě další obce. Těchto center bylo cca 250. Tomuto kritériu nevyhověly některé obce, jež jsou sice silnými cíli dojížďky co do absolutního počtu dojíždějících, ale nemají dostatečné vlastní zázemí (např. Český Těšín, Bohumín, Kvasiny, Říčany, Kralupy nad Vltavou, Neratovice, Temelín, Ovčáry, Dukovany, Modřice, Ivančice, Český Brod, Havířov, Orlová, Stonava, Jablunkov aj. – viz tabulka 2). Typicky se tento jev vyskytuje ve velkých sídelních aglomeracích, kde na sebe centrum strhává dojížďku i z poměrně vzdálených obcí ve svém širším zázemí a mikroregionální centra – včetně některých obcí s rozšířenou působností – se tak nemohou jako centra dojížďkových regionů uplatnit. Nejsilnější vyjížďkové proudy z malých obcí v okolí menších měst jako např. Říčan, Neratovic, Nýřan, Kuřimi nebo Tišnova směřují nejčastěji přímo do vyššího regionálního centra (Prahy, Plzně, Brna aj.). Proudy vyjížďky z centra aglomerace do sídel s velkou koncentrací pracovišť v jejich blízkém zázemí jsou sice v řadě případů mohutné, ale vymezení regionů dojížďky neovlivňují (Čestlice, Hostivice, Ovčáry, Sezimovo Ústí, Kvasiny, Kunovice, Nošovice, Paskov, Stonava aj.). Je třeba na ně nahlížet jako na de facto součást centra aglomerace, protože tvoří nedílný komplex silně integrovaných vztahů bydliště – pracoviště bez ohledu na administrativní hranice.

Specifická situace je zvláště na Ostravsku, kde jsou sídla propojena dojížďkovými proudy všemi směry a celá konurbace se proto z tohoto hlediska jeví jako celek, jejž nelze (a ani nemá smysl) dělit na dílčí subregiony (s výjimkou vyčlenění Karvinska).

V dalším kole byla eliminována centra dojížďky, v jejichž zázemí mělo obvyklý pobyt méně než 1000 obyvatel resp. méně než 500 ekonomicky aktivních zaměstnaných osob. V tomto kole „vypadla“ z výběru některá marginální centra dojížďky, jako např. Sázava, Choustník, Nejdek, Habry, Holýšov, Dolní Kralovice, Třešť, Počátky nebo Polná. Několik dalších center s hraničními parametry pro jejich zachování ve výběru představují např. Golčův Jeníkov nebo Adršpach.

Jako centra dojížďky však nebyly vybrány ani některé obce s rozšířenou působností, které nemají vlastní zázemí. Jde například o Holice, Bílovec, Pohořelice, Vizovice aj. (viz tabulka 3).

Celkem bylo po zmíněných korekcích stanoveno 227 center dojížďky. Publikace Atlas sídelní struktury ČR[[1]](#footnote-1) uvádí pro rok 1991 celkem 290 mikroregionů dojížďky a pro rok 2001 pak 260 mikroregionů. I když kritéria vymezení mikroregionů nejsou zcela srovnatelná, tyto tři údaje dokumentují pokračující integraci pracovní dojížďky do menšího počtu center a tendenci ke snižování jejich počtu.





**Vymezení zázemí center dojížďky**

K centrům dojížďky byly obce tvořící jejich zázemí přiřazovány podle nejsilnějšího vyjížďkového proudu. Zároveň byla respektována zásada, že dojížďkový region by měl být územně souvislý, bez enkláv a exkláv (územně „odtržených“ obcí). U převážné části center nebyl v tomto směru zásadní problém, směřují sem převládající proudy z obcí, které tvoří územně souvislý mikroregion. U části center dojížďky však musely být provedeny určité korekce, protože mikroregiony nevyhovovaly výše uvedené zásadě územní celistvosti. V takových případech byly obce přiřazovány podle druhého, výjimečně třetího nejsilnějšího vyjížďkového proudu. Takto byly „zneplatněny“ dojížďkové vazby například mezi Harrachovem a Prahou, mezi několika obcemi na Litoměřicku, Lounsku, Písecku a Táborsku a Prahou nebo u některých obcí s převažující vyjížďkou do Brna a Ostravy (např. Ostravice). Obce s nevyhraněnou spádovostí obklopené územím jediného dojížďkového regionu byly začleněny do daného regionu.

Problémem bylo rozhodnout o územní příslušnosti u obcí, které nevykazovaly vyhraněnou územní spádovost. Jde o dva odlišné typy případů: V prvním případě jsou to obce, které mají skutečně početně shodné nebo téměř shodné vyjížďkové proudy do dvou, případně i tří center dojížďky (například Neveklov, Cerhovice, Mimoň, Horní Suchá, Těrlicko a mnoho dalších). Ve druhém případě jde o obce, u nichž nebyl zjištěn žádný relevantní vyjížďkový proud a existují pouze velmi slabé vazby na některé centrum dojížďky, nebo převažuje vyjížďka do obcí, které nebyly vybrány jako centra dojížďky. Jde převážně o malé obce v pohraničí nebo v územích známých pod označením „vnitřní periférie“, tj. vylidňující se obce s převažujícím starším obyvatelstvem na mezikrajských hranicích. U jedné obce nebyla sčítáním zjištěna žádná osoba vyjíždějící za prací, ale bylo identifikováno několik případů nezjištěné vyjížďky (obec Čilá na Rokycansku).

Celkem bylo v prvním kroku identifikováno cca 1200 obcí nepřiřazených k žádnému centru dojížďky. V dalším kroku byla tato množina nezařazených obcí opětovně posouzena s použitím „měkkých“ kritérií, jakými jsou poloha vůči centrům dojížďky, dopravní dostupnost a spádovost za občanskou vybaveností. Nakonec zbylo rovných 500 nezařazených obcí a několik málo případů územně „odtržených“ obcí, kde není kritérium sousedících katastrů relevantní, protože jde např. o neobydlené lesní komplexy protnuté nějakou komunikací apod.

Zásada územní celistvosti tak nebyla zcela dodržena např. u regionu Brna, kde byly ponechány obce Morašice a Skalice z okresu Znojmo, oddělené od celistvého regionu pouze neobydlenou částí katastru obce Hostěradice. Z důvodu územní nekonzistence regionu byl ze seznamu vybraných center dojížďky vyřazen Tišnov. Několik případů územní nesouvislosti regionů je jen zdánlivých – jde o obce, jejichž území je nesouvislé a leží přitom na hranici dvou regionů (např. Loket na Vlašimsku, Kropáčova Vrutice na Mladoboleslavsku, Žďár u Kamenice nad Lipou nebo Sněžné na Žďársku).

Je známým jevem, že do některých silných center dojížďky směřují poměrně mohutné proudy ze vzdálenějších a územně odtržených obcí. Jde o objektivní jev, který však nelze v mapovém zobrazení zcela respektovat. Například ze Zdic a Králova Dvora směřují jednoznačně dominantní vyjížďkové proudy přímo do Prahy a pouze slabší proudy do blízkého Berouna, do jehož regionu ale nakonec byla obě města přiřazena. Podobných případů je více.

Při rozhodování o přiřazení obcí s nejednoznačnou spádovostí vyjížďky bylo přihlíženo i k podílu vyjížďky s nezjištěným cílem.

**Základní údaje o velikosti dojížďkových regionů**

Základními údaji o velikosti regionů jsou počet obyvatel, počet obvykle bydlících ekonomicky aktivních zaměstnaných osob a počet obsazených pracovních míst.

**Obr. 1 Velikostní skupiny dojížďkových regionů podle počtu obyvatel**

V České republice existují tři regiony dojížďky s více než půl miliónem obyvatel (Praha, Brno, Ostrava) a dalších 14 regionů nad 100 tis. obyvatel (viz tab. 4). Celkem 24 regionů má 50 000 – 99 999 obyvatel, 67 regionů 20 000 – 49 999, 62 regionů 10 000 – 19 999 obyvatel a 57 regionů méně než 10 tis. obyvatel. Nejmenší region Adršpach má pouze 3086 obyvatel. Průměrný počet obyvatel dojížďkového regionu je 45 263, mediánová hodnota činí 19 168 obyvatel. V 500 obcích nezařazených do žádného dojížďkového regionu žije 162 tis. obyvatel resp. 66 tis. bydlících ekonomicky aktivních zaměstnaných (bez pracujících studentů a učňů).



**Vnitřní integrace dojížďkových regionů**

Úroveň vnitřní integrace dojížďkových regionů lze měřit několika ukazateli. Mírou intenzity vazby jednotlivých obcí regionu k centru je podíl vyjíždějících do tohoto centra k celkovému počtu vyjíždějících z obce. Nejslabší vazby jsou u některých obcí, které byly původně v kategorii nezařazených a dodatečně byly zahrnuty do příslušného mikroregionu podle výše zmíněných „měkkých“ kritérií, nebo leží v periferních oblastech, mají velmi nízký počet ekonomicky aktivních obyvatel a zároveň vysokou míru nezjištěné vyjížďky za prací. Někde podíl vyjížďky do příslušného centra klesá i k 10 % z celkového objemu zjištěné vyjížďky.

Největší počet obcí je spjat se svým centrem regionu dojížďkovými proudy tvořícími 25,0 až 49,9 % (celkem 2758 proudů, tj. 45,8 %) celkového počtu vyjíždějících za prací z dané obce. Nejvyšší podíly vyjíždějících do centra pak identifikujeme u obcí v blízkém zázemí velmi silných center dojížďky ( Prahy, Brna, Českých Budějovic, Jihlavy, Ostravy aj.). Hodnoty podílů zde často přesahují 80 % z celkového počtu vyjíždějících (celkem 157 proudů).

Ukazatelem relativní míry uzavřenosti dojížďkového regionu je počet obsazených pracovních míst v regionu na 1000 bydlících ekonomicky aktivních obyvatel (bez pracujících studentů a učňů). a Vystihuje poměr mezi počtem bydlících zaměstnaných ekonomicky aktivních obyvatel a bilancí (saldem) dojížďky a vyjížďky. Tento index nabývá hodnot od 1307 (Stráž pod Ralskem) do 777 (Golčův Jeníkov). Vysoké hodnoty vykazují regiony s vysokým kladným saldem dojížďky. Hodnota indexu vyšší než 1000 byla zjištěna u 39 regionů, mezi něž patří nejen regiony největších měst, ale i populačně menších center zaměstnanosti (Otrokovice, Kadaň, Bílina, Bor, Vrchlabí aj.). Region Rychnov nad Kněžnou má dvě hlavní koncentrace pracovních míst – centrum regionu a Kvasiny. Takových příkladů lze rovněž nalézt více. Regiony Třince a FrýdkuMístku mají pasivní saldo dojížďky ve vztahu k nabídce pracovních příležitostí ostatních okolních center, Opavský region pak jednoznačně vůči samotné Ostravě. Extrémní hodnoty převážně patří malým regionům s určitými specifiky. Například ve zmíněné Stráži pod Ralskem je lokalizován velký závod s. p. Diamo se silnou dojížďkou z České Lípy a Libereckého regionu a zároveň je zde známá věznice. V Adršpachu sídlí značné výrobní kapacity s velkou dojížďkou, takže byl vybrán jako centrum regionu namísto Teplic nad Metují, které mají vyšší počet obyvatel.

**Obr. 2 Podíl vyjížďky z obcí zázemí do center regionů**



Relativní otevřenost regionu může být vyjádřena například poměrem vyjížďky za hranice regionu k počtu ekonomicky aktivních zaměstnaných osob s obvyklým pobytem na území regionu. Jde však o ukazatel, jehož vypovídací schopnost je jen neúplná, protože neuvažuje protisměrný pohyb, tj. dojížďku do regionu z vnějšku. Vhodnější je použít ukazatel obratu dojížďky a vyjížďky na 1000 bydlících zaměstnaných ekonomicky aktivních obyvatel (bez pracujících studentů a učňů). Hodnoty ukazatele se pohybují v rozmezí od 104 (Jeseník) do 637 (Stráž pod Ralskem). Nízké hodnoty indikují vysokou míru uzavřenosti pohybu za prací v rámci regionu a vysoké naopak nízkou vnitřní integraci charakterizovanou většinou vysokou relativní vyjížďkou mimo hranice regionu. Extrémně nízkých hodnot dosahují zejména marginální regiony.



**Charakteristika největších dojížďkových regionů**

Na území České republiky bylo výše popsanými metodami vymezeno 227 dojížďkových regionů; 500 obcí bylo klasifikováno jako nezařazené do žádného z regionů. Územní vymezení dojížďkových regionů zobrazuje přiložená mapa ve formátu *pdf.* Značkami na mapě jsou znázorněny obce se 3000 a více obyvateli. Přehled regionů se základními údaji je uveden v příloze 1.

Odkazujeme rovněž na mapový list Vyjížďka a dojížďka do zaměstnání a do škol v citovaném Atlase sčítání 2011, kde je barevně vyjádřena intenzita vyjížďky do zaměstnání za jednotlivé obce a orientovanými vektory jsou zobrazeny dojížďkové proudy s více než 200 dojíždějícími. Mapový list je převzat beze změn i do přílohy tohoto dokumentu.

Již první pohled na mapu dojížďkových regionů ukazuje na dominantní postavení několika nejsilnějších regionů. Samotná rozloha však samozřejmě ještě neříká mnoho o jejich lidnatosti, počtu pracovních míst a vnitřní provázanosti.

Regiony s více než 100 tis. obyvateli vytvářejí všechna krajská města a dále pak města Mladá Boleslav, Teplice, Opava a Třinec. Nejmenšími samostatně vymezenými dojížďkovými regiony co do počtu obyvatel a tvořených pouhými třemi až šesti obcemi je 8 regionů s méně než 5000 obyvateli; nejmenšími z nich jsou regiony Adršpachu (4 obce, 3086 obyvatel) a Golčova Jeníkova (4 obce, 3907 obyvatel).

Největším dojížďkovým regionem České republiky je **Praha**. Tento region zahrnuje 436 obcí s téměř 1,8 mil. obyvateli, z nichž je 820 tis. Zaměstnaných (bez pracujících studentů a učňů). Region má rozlohu 3989 km2, tedy více než jednu třetinu Středočeského kraje (5,1 % rozlohy celé České republiky). Zaujímá celé území okresu Praha-západ a bez několika výjimek (Brandýs nad Labem a okolní obce) i okresu Praha-východ. Území regionu přesahuje významně i do okresů Benešov, Beroun, Kladno, Kolín, Mělník, Nymburk nebo Příbram, ale náleží sem i některé obce okresů Kutná Hora, Mladá Boleslav, Rakovník a Litoměřice (na Roudnicku). To svědčí o mimořádné ekonomické atraktivitě hlavního města, která spočívá v nabídce širokého spektra pracovních příležitostí ve všech výrobních odvětvích (snad kromě těžby nerostů), službách, školství, zdravotnictví a administrativě. Dojíždějící využívají hustou síť Pražské integrované dopravy.

Do Prahy směřují i nejsilnější proudy z některých obcí mimo Středočeský kraj (kromě již zmíněných obcí na Litoměřicku i jednotlivé obce okresů Písek, Louny aj.), popřípadě i z obcí značně vzdálených (Harrachov). Při respektování zásady územní celistvosti dojížďkových regionů je však bylo nutné nakonec zařadit podle dalšího nejsilnějšího vyjížďkového proudu k bližším centrům dojížďky. Charakteristické je rovněž, že Praha je buď nejčastějším, nebo druhým nejvýznamnějším cílem vyjížďky z krajských měst i z některých dalších větších měst mimo Středočeský kraj (Strakonice, Tábor, Louny, Most, Česká Lípa a další). Na větší vzdálenosti se samozřejmě uplatňuje dojížďka s delší než denní periodicitou. Dojížďkový proud Kladno – Praha je v České republice nejsilnější vůbec (6041 osob dojíždějících do zaměstnání, a to ještě musíme vzít v úvahu nezjištěnou dojížďku v řádu stovek osob). Celkem 44 dojížďkových proudů do Prahy má 500 a více dojíždějících osob.

Vyjížďka z Prahy směřuje nejvíce do Říčan a dalších obcí v okolí hlavního města, kde byla vybudována nová výrobní a logistická centra, dále pak zejména do Kladna, Mladé Boleslavi a Brna (viz tabulka 7).

Druhým nejsilnějším centrem pracovní dojížďky v ČRje **Brno.** Jeho dojížďkový region zahrnuje 311 obcí a zaujímá rozlohu 3213 km2, na níž žije 704 tis. obyvatel, z toho 310 tis. zaměstnaných (bez pracujících studentů a učňů). Brněnský region beze zbytku zahrnuje území okresu Brno-venkov a zasahuje dále do okresů Blansko, Břeclav, Hodonín, Třebíč, Vyškov, Žďár nad Sázavou a Znojmo. Vedle dominantního Brna se jako vybraná centra dojížďky neuplatnily Ivančice, Slavkov u Brna, Kuřim, Rousínov nebo Bučovice. Tišnov je sice převažujícím cílem dojížďky pro několik obcí, takže by zvoleným velikostním kritériím pro výběr center dojížďky vyhovoval, ale tyto obce netvoří souvislé území, takže region nebylo možné vymezit a obce byly přiřazeny podle druhého nejvýznamnějšího vyjížďkového proudu do regionu Brna. K regionu Brna byly přiřazeny územně odtržené obce Morašice a Skalice ležící v okrese Znojmo, které mají na Brno jednoznačnou spádovost za prací.

Nejsilnější dojížďkové proudy do Brna směřují z Kuřimi (1797 dojíždějících), Blanska (1348), Šlapanic (1337), Vyškova (930), Bílovic na Svitavou (781), Tišnova (777), Modřic (776) a Adamova (736). Dalších 6 dojížďkových proudů tvoří 500 – 699 dojíždějících. Největším centrem dojížďky v bezprostředním zázemí Brna jsou Modřice s mnoha nově vybudovanými pracovními místy, kam dojíždí do zaměstnání celkem 4 132 osob. Z Brna sem směřuje vyjížďkový proud o mohutnosti 1837 osob. Druhým nečastějším cílem vyjížďky z Brna je však Praha (1089 vyjíždějících). Následují Kuřim (598), Šlapanice (402) a Blansko (249).

Podobně jako Praha těží Brno jako centrum pracovní dojížďky ze široké nabídky pracovních míst prakticky všech odvětví a oborů a ze své nadregionální administrativně správní funkce. Rovněž brněnský region je provázán hustou dopravní sítí integrované veřejné dopravy.

Severomoravsko-slezská konurbace se rozpadá na několik dojížďkových regionů: Ostravský, Opavský, Karvinský, Frýdecko-Místecký a Třinecký. Třetím největším dojížďkovým regionem v ČR je **Ostravsko**. Náleží sem 73 obcí s více než půlmiliónem obyvatel (590 tis., z toho 242 tis. zaměstnaných (bez pracujících studentů a učňů). Region má rozlohu 1133 km2 a je velmi silně propojen všesměrnými vazbami bydliště a pracoviště. Region zasahuje na území okresů Ostrava-město, Frýdek-Místek, Karviná, Nový Jičín a Opava. Dojížďkový proud Havířov – Ostrava (5396 dojíždějících) je druhý nejmohutnější v celé České republice. Dalšími velmi silnými proudy směřujícími do Ostravy jsou relace z Hlučína (1657), Orlové (1425), Bohumína (1039), Vratimova (986) nebo Rychvaldu (811). Z měst mimo hranice regionu je do Ostravy velmi silná dojížďka z Frýdku-Místku (2102 dojíždějících), Karviné (1193), Opavy (754) a Studénky (506 dojíždějících). O silné vnitřní soudržnosti regionu svědčí i poměrně silné vzájemné dojížďkové proudy mezi středisky osídlení nižšího řádu – Bohumínem, Orlovou a Havířovem. Vně regionu pak směřuje hlavní proud Ostrava – Praha (666 vyjíždějících) a vazby mezi Havířovem, Orlovou a Karvinou resp. Stonavou.

****

Ostravský region prošel a dosud prochází restrukturalizací vztahů bydliště – pracoviště. Souvisí to s postupným útlumem těžby uhlí ve starých lokalitách a jejím přesunem dále na okraj regionu (Paskov, Staříč), přeměnou těžkého průmyslu a růstem podílu nevýrobních odvětví. Nové obytné lokality byly vybudovány v Ostravě-Porubě, v jižní části Ostravy, v Havířově, Orlové, za hranicemi regionu pak ve Frýdku-Místku, Českém Těšíně a Třinci. Tím došlo i k určitým změnám v mohutnosti dojížďkových proudů v regionu, zatímco směry dojížďky zůstaly v podstatě zachovány. Při analýze těchto vztahů však nelze zapomínat na značnou míru nezodpovězených otázek na dojížďku do zaměstnání.

S Ostravským regionem bezprostředně sousedí dojížďkový region **Karviné** (6 obcí, 73 tis. obyvatel, 27 tis. zaměstnaných (bez pracujících studentů a učňů), jenž je s užším Ostravskem intenzívně propojen a má vazby i na Český Těšín a Třinec. Sousední **Třinecký** region patří se 103 tis. obyvateli (44 tis. zaměstnaných (bez pracujících studentů a učňů) k nejlidnatějším v ČR; zahrnuje 27 obcí. Rovněž zde došlo ke koncentraci pracovních příležitostí i obyvatel do centra regionu a restrukturalizaci odvětvové skladby ekonomiky. Dřívější poměrně silná centra dojížďky Český Těšín a Jablunkov se již tak výrazně neuplatňují a vlastní dojížďkové regiony nevytvářejí. Rovněž již prakticky neexistuje dříve velmi silná pracovní dojížďka ze Slovenska (Kysuce). Nejsilnějším dojížďkovým proudem je relace Český Těšín – Třinec (1069 dojíždějících), více než 500 dojíždějících mají i proudy z Jablunkova a Vendryně do Třince. Region **Opavy** dosahuje 113 tis. obyvatel, 49 tis. zaměstnaných (bez pracujících studentů a učňů) a sahá poměrně daleko na jih a na západ od svého centra, protože východní část okresu Opava má výrazný dojížďkový spád na Ostravu (Hlučínsko). Samotné město Opava patří k největším centrům dojížďky do zaměstnání v ČR s téměř 7 tisíci dojíždějících (14. místo). Největší dojížďkové proudy sem směřují z Hradce nad Moravicí (449) a Kravař (424 dojíždějících).

V Moravskoslezském kraji si ještě povšimneme regionu **Frýdku-Místku**, tvořeného 26 obcemi, opět velmi těsně spjatého s Ostravou, jižním směrem pak s Frýdlantem nad Ostravicí. S 90 tis. obyvateli a 38 tis. zaměstnaných (bez pracujících studentů a učňů) se řadí rovněž k největším v ČR. Dojížďkový proud Frýdek-Místek – Ostrava s 2102 dojíždějícími je třetí nejmohutnější v celé ČR. Existují i intenzívní vazby centra regionu k pracovištím koncentrovaným v obcích jako jsou Paskov, Staříč, Dobrá a zejména Nošovice (celkem 1862 dojíždějících, z toho 446 z města Frýdku-Místku).

Čtvrtý nejlidnatější dojížďkový region vytváří západočeská metropole **Plzeň**. Region o rozloze 2151 km2 tvoří 166 obcí s 309 tis. obyvateli (139 tis. zaměstnaných bez pracujících studentů a učňů) a kromě převážné části okresů Plzeň-jih a Plzeň-sever zasahuje i na Tachovsko, Domažlicko, Klatovsko a Rokycansko. Silná je meziregionální vazba Plzně s Prahou, když do Prahy směřuje proud 1311 vyjíždějících, opačným směrem cestuje za prací 262 osob. Lze očekávat zesílení těchto proudů po dokončení rekonstrukce železničního spojení na vyšší rychlost. Obdobně spjatost Rokycanska s Plzní se bude pravděpodobně zvyšovat. Do Plzně směřuje 9 proudů s více než 500 osobami dojíždějícími do zaměstnání. Nejsilnější z nich vycházejí ze Starého Plzence, Vejprnic, Rokycan a Třemošné.

České Budějovice patří k nejsilnějším centrům dojížďky v České republice (18 tis. dojíždějících do zaměstnání) a jsou centrem regionu tvořeného 116 obcemi se 192 tis. obyvateli, z toho je 88 tis. zaměstnaných (bez pracujících studentů a učňů). Rozsáhlý region má rozlohu 1660 km2, zaujímá celý okres České Budějovice s výjimkou Vltavskotýnska a rovněž okrajové části sousedních okresů Český Krumlov a Prachatice.

Dalším v pořadí je **Olomoucký** region se 181 tis. obyvateli (81 tis. zaměstnaných bez pracujících studentů a učňů), žijícími na území 1084 km2 v 70 obcích. Význam Olomouce jako koncentrace pracovních míst a kulturního a administrativního centra Střední Moravy podporuje intenzivní vazby i s okolními středisky, jakými jsou Prostějov, Přerov, Šternberk nebo Litovel.

V České republice již historicky dlouhou dobu existuje několik „dvojregionů“, analyzovaných v řadě regionálně geografických studií. Jde o silné póly rozvoje, jejichž vzájemná integrace bude patrně dále vzrůstat. Hovoříme zde zejména o dvojicích měst (regionů) Hradec Králové - Pardubice (s propojením až na Chrudim), Liberec – Jablonec nad Nisou, Most – Litvínov, Ústí nad Labem – Teplice a Zlín – Otrokovice. Ve všech těchto případech jde o obousměrné vazby bydliště – pracoviště, které korespondují i s dojížďkou za občanskou vybaveností. Často jsou jádra regionů navzájem propojena městskou hromadnou dopravou. Vyjížďkový proud Zlín – Otrokovice je dokonce o něco silnější než proud opačného směru (1320 resp. 1275 vyjíždějících). Ačkoliv Otrokovice jsou počtem obyvatel značně menší, soustřeďují velké množství pracovních příležitostí, zejména ve výrobních odvětvích. Existují však i další dvojice menších provázaných regionů dojížďky, například v Podkrušnohoří, na Valašsku a jinde.

V případě Uherského Hradiště jde dokonce o trojměstí. Staré Město a Kunovice byly v minulosti administrativními částmi města Uherské Hradiště a opět se osamostatnily až v roce 1990; od sčítání 1991 lze identifikovat vzájemné dojížďkové proudy mezi těmito sídly, jež jsou velmi intenzívní. Obdobné trojměstí tvoří i Tábor, Sezimovo Ústí a Planá nad Lužnicí.

**Závěr**

Regionalizace pracovní dojížďky přináší údaje o přirozených regionech vzniklých na základě vztahů bydliště – pracoviště. Na území České republiky bylo identifikováno celkem 227 dojížďkových regionů. Porovnáním s údaji ze sčítání 1991 a 2001 se – přes metodické rozdíly vymezení regionů – potvrdil trend postupné koncentrace pracovní dojížďky do menšího počtu center dojížďky. Vznik nových cílů pracovní dojížďky v zázemí původních center lze považovat za rozšíření těchto center mimo jejich administrativní hranice. Pět set obcí nebylo možno jednoznačně přiřadit k žádnému centru dojížďky.

Identifikace a popis přirozených územních jednotek, které jsou z hlediska pohybu za prací relativně uzavřené, jsou využitelné zejména v regionálních studiích při tvorbě územně plánovací dokumentace, analýzách rozmístění a využití zdrojů pracovních sil a pro plánování dopravní infrastruktury, zejména veřejné hromadné dopravy. K vymezení regionů pracovní dojížďky jsme použili údaje o vyjížďce a dojížďce do zaměstnání zjištěné sčítáním lidu, domů a bytů 2011. Využitelné jsou počty osob se zjištěnou ekonomickou aktivitou, které byly zaměstnané. Velmi rozdrobená sídelní struktura v některých oblastech Čech a Vysočiny způsobuje, že velká řada vyjížďkových proudů z malých obcí zahrnuje jen několik osob a v kombinaci s poměrně značným podílem nezjištěných údajů o dojížďce tak komplikuje jednoznačnost vymezování regionů.

Dojížďkové regiony se navzájem liší nejen počtem obyvatel a obsazených pracovních míst, ale stupněm jejich vnitřní integrace – spjatosti jádra s obcemi jeho zázemí a propojeností s okolními regiony prostřednictvím pracovní dojížďky/vyjížďky. K ukazatelům vnitřní integrace patří zejména obrat dojížďky regionu v relaci na 1000 bydlících ekonomicky aktivních zaměstnaných obyvatel a počet obsazených pracovních míst vztažený k témuž základu.

V České republice existuje 17 dojížďkových regionů s více než 100 tisíci obyvateli. Největším z nich je region Prahy integrující 436 obcí s téměř 1,8 mil. obyvatel. Kromě krajských měst vytvářejí regiony nad 100 tis. obyvatel i města Opava, Mladá Boleslav, Teplice, Třinec a Jihlava.

1. Mulíček, O. a Sýkora, L. (eds.): Atlas sídelního systému České republiky. Brno, 2011, 72 str., z toho 32 mapových listů [↑](#footnote-ref-1)