

1. VÝVOJ DOJÍŽDKY JAKO FORMY PROSTOROVÉ MOBILITY V ČR

Dojíždka obyvatelstva do zaměstnání a do škol představuje významný sociální jev, jehož rozsah, vzdálenosti, směry a formy reflektují ekonomickou strukturu daného regionu. Odpovídají na jedné straně dosaženému stupni koncentrace obyvatel (resp. sídelní rozdrobenosti) a na straně druhé rozmístění pracovních příležitostí a škol.

Úzkou **souvislost** dojíždky **se sídelní strukturou** lze dokumentovat na příkladu malých obcí. Ty jsou dlouhodobě zdrojem intenzivní vyjíždky, naproti tomu pracovní příležitosti, stejně jako i školská zařízení, jsou obvykle koncentrovány teprve v obcích s určitou kritickou (populační) velikostí. Tradiční model, kdy intenzita dojíždky je inverzně závislá na velikosti obce, je postupně doplňován novými vývojově vyššími formami prostorových interakcí charakterizovanými především zvyšováním objemu i intenzity pohybu obyvatel mezi jednotlivými městy navzájem. Funkční propojování městských aglomerací je zvláště v posledních letech stále častěji doprovázeno složitějšími formami územní dělby práce uvnitř jednotlivých aglomerací (např. přesun pracovních příležitostí z vlastního města na okraj či až za jeho administrativní hranice, typické např. pro logistické aktivity, maloobchod nebo některé formy průmyslu s vyššími nároky na plochu a větším dopadem na životní prostředí). Tyto změny se v praxi projevují mimo jiné i zvýšením váhy protisměrných pracovních toků na celkové dojíždce. Dojíždku je tedy nutno chápat jako proces vztahově-integrační, podílející se významným způsobem na formování funkčně-prostorových vazeb sídelní struktury.

Státní **statistika** sleduje v ucelené podobě pracovní dojíždku prostřednictvím pravidelných populačních cenů již po čtyři desetiletí. Monitoring dojíždky měl velký význam v éře centrálního plánování. V období fiktivního nedostatku pracovních sil se používaly jako plánovací nástroj tzv. statistické okresní bilance pracovních sil, které měly za cíl (např. pomocí usměrňování bytové výstavby) vyrovnávat územní nesoulad mezi nabídkou a poptávkou pracovních sil. **Po roce 1989** nastává volný pohyb pracovních sil, bez vlivu dřívějších administrativně restriktivních opatření. Z určitého pohledu tak mohly detailní informace o pracovní dojíždce ztratit část svého dřívějšího významu.

Zatímco na počátku 90. let se vedly diskuse o důležitosti a účelnosti zpracování výstupů dojíždky v podrobné struktuře známé z předchozích cenů, význam i **oprávněnost** detailního **rozboru pohybu za prací** o desetiletí později se jeví jako nezpochybnitelné. Je tomu tak především proto, že představuje jediný ucelený zdroj informací o směrových i strukturálních charakteristikách dojíždkových proudů, na jejichž základě je možné sestavit také odvětvovou strukturu pracovních příležitostí v potřebném územním detailu obcí, měst či mikroregionů¹. Takové údaje doplněné v dostupné míře daty z předchozího cenů podkryjí dlouhodobější tendence trhu práce, transformační úspěšnost či naopak restrukturalizační problémy jednotlivých oblastí.

Podrobné výstupy ze zpracování dojíždky mají nemalý význam také v tom, že v současné době postrádají, navzdory vysoké poptávce, uživatelé české statistiky dostatek ekonomických indikátorů uceleně popisujících stav a vývoj v nižších územních celcích (okresy, mikroregiony apod.). Údaje o pracovní dojíždce doplněné charakteristikami vývoje nezaměstnanosti a podnikatelské aktivity mohou tento deficit částečně snížit.

Vedle pracovní dojíždky rozhodně neztrácí svoji **důležitost** ani rozbor **dojíždky do škol**, i když neposkytuje informace v takové šíři. Úroveň vzdělanosti obyvatel je jedním z klíčových faktorů konkurenceschopnosti v globalizující se ekonomice. To se týká nejen jednotlivců či národních států, ale také regionů. Poslední dekáda byla v ČR ve znamení rozvoje *sekundárního i terciárního vzdělávání*, a to z hlediska kvantity i struktury. Pro rozvoj regionů má význam především rozšíření škály nabízených oborů vysokého školství, především na nižších bakalářských stupních. Pozitivní roli do budoucna by měly sehrát i vyšší odborné školy, jakožto zcela nový segment, o který byl český školský systém doplněn v polovině 90. let. Na tomto místě je třeba připomenout, že jsou to právě krajské samosprávy, které získaly jako jednu ze svých stěžejních kompetencí možnost usměrňovat na svém území síť středního školství (zejména z pohledu sladění struktury nabízených studijních oborů a budoucích potřeb trhu práce v regionu).

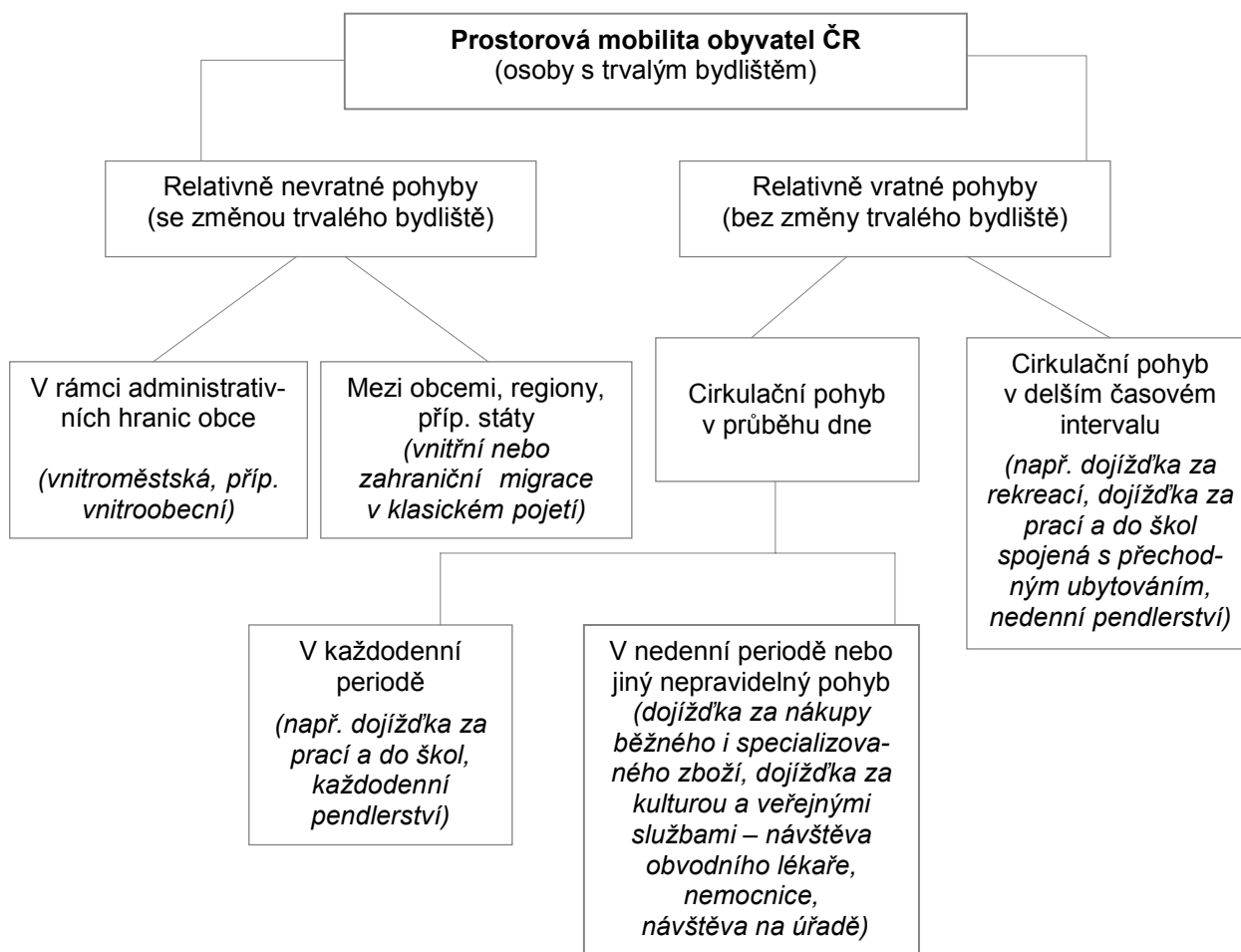
Jiný aktuální problém představuje otázka racionalizace sítě *základního školství* ve světle současného (ale zřejmě i budoucího) nepříznivého populačního vývoje. Zatímco slučování škol ve velkých městech (především jejich centrálních částech) není povětšinou doprovázeno závažnějšími komplikacemi (díky husté dopravní síti je možno dojíždět i do vzdálenějších škol), rušení školských zařízení v malých venkovských obcích je problémem mnohem závažnějším a citlivějším. Odhlédneme-li od odlišné úrovně dopravní obslužnosti venkovských mikroregionů, je zřejmé, že existence základní školy (byť třeba jen malotřídní)

¹ Dílčí údaje o dojíždce za prací se zjišťují také v rámci pravidelných čtvrtletních výběrových šetřeních pracovních sil. Ty mohou naznačit některé významnější trendy (např. nárůst dojíždky do Prahy z okresů Středočeského kraje), vzhledem k výběrovému charakteru zjišťování je však možnost použití těchto údajů k podrobné regionální analýze značně omezena (detailní územní pohledy komplikují neúnosně velké výběrové chyby).

symbolizuje vitalitu obce. Její ztráta může předznamenat pokles migrační atraktivity s nepříznivými důsledky pro budoucí demografický vývoj obce.

Sčítání lidu samo o sobě nemůže přirozeně poskytnout recept na řešení výše uvedených problémů. Přináší však údaje o celkovém rozsahu dojíždky, její směrové orientaci, jakož i době trvání a způsobu dopravy do škol². Takové informace obohacené např. o charakteristiky demografického vývoje nebo dopravní obslužnosti regionu se mohou stát odrazovým můstkem pro budoucí specializovanější studie.

Zjednodušené členění základních forem prostorové mobility obyvatelstva



Při analýze dojíždky je vhodné vycházet ze širšího konceptu prostorového pohybu obyvatel. Ten je součástí obecněji chápaného pohybu obyvatel, kam lze kromě prostorového pohybu (viz dále) přiřadit ještě přirozený pohyb (procesy rození a vymírání) a socioekonomický pohyb (změna postavení lidí v sociální struktuře společnosti, ekonomické postavení). Všechny tři druhy pohybů vykazují určitou souvislost a vzájemnou provázanost (např. migraci mladých lidí z venkovského prostředí do města doprovází obvykle změna zaměstnání a v mnohých případech také přechod na jiný režim reprodukčního chování).

Postavení dojíždky za prací a do škol **v kontextu** nejdůležitějších **forem prostorové mobility** je patrné z výše uvedeného schématu³. Jednotlivé formy je možno rozlišit podle návratnosti (relativně vratné –

² S určitou obezřetností je třeba přistupovat k meziokresní dojíždce do škol. Zde dostupné zpracování dat neumožňuje rozlišit, co je skutečná vyjíždka do jiného okresu a co vyjíždka z místa přechodného pobytu, která je sice uvedena jako vyjíždka přes hranice okresu, ale ve skutečnosti se většinou jedná o vyjíždku v rámci obce. Nejtypičtější příkladem jsou studenti vysokých škol ubytovaní na kolejích ve městě sídla školy. Statistické charakteristiky (čas, použitý dopravní prostředek) se vztahují k cestě z přechodného bydliště do místa školy, tato dojíždka je však klasifikována jako meziokresní (mezikrajská), neboť ti studenti mají místo svého trvalého bydliště obvykle v jiném okrese (kraji), než je místo školy.

³ Prostorové pohyby je možno v nejvyšší úrovni členit podle toho, zda jsou vázány na osoby s trvalým bydlištěm či bez něj (osoby s krátko-, dlouhodobým pobytem, uprchlíci, jiný typ mezinárodních migrantů, kočující osoby aj.). Vzhledem k četnosti jednotlivých druhů a zavedené statistické praxi v ČR se jeví jako nevhodnější zúžit klasifikaci pouze na osoby s trvalým bydlištěm na území ČR. Pro úplnost je třeba dodat, že z celkového počtu legálně pobývajících cizinců v ČR (s dlouhodobým pobytem) jich byla sečtena necelá polovina, dojíždka za prací a do škol do ČR ze zahraničí (vč. Slovenska) se při sčítání nezjišťovala vůbec.

relativně nevrátě), pravidelnosti či frekvence (denní – týdenní – měsíční – v nepravidelné periodě) a délky trvání (v rámci dne – v delším časovém cyklu).

První skupinu tvoří *migrační pohyby*, které lze chápat jako jednorázová, relativně nevrátě přemístění doprovázená změnou trvalého bydliště. Podle charakteru překročených hranic je možno migrace blíže specifikovat (od vnitroobecních až po mezinárodní). Migrační pohyby mají relativně nízkou četnost, ale důležitý socioekonomický rozměr (odráží do značné míry atraktivitu jednotlivých územních celků). Ve srovnání s ostatními formami mobility představují pohyby, které jsou statisticky nejlépe dokumentovány (díky pravidelné evidenci, byť s určitými výhradami ve vnitroměstském či naopak mezinárodním měřítku)⁴.

Druhá významná skupina je tvořena širokým spektrem cirkulačních (kyvadlových) pohybů. Nejdůležitějším reprezentantem je *každodenní dojíždka* do zaměstnání. Jde o pohyb v porovnání s ostatními formami mobility zdaleka nejčetnější (podle anketárních šetření uskutečněných v minulosti tvořila pracovní dojíždka více jak 60 % všech pohybů obyvatel starších 15 let). Podobně jako v případě migrace, představuje přirozený proces spontánně reagující na rozmístění disponibilních pracovních příležitostí. Speciálním typem dojíždky je pendlerství, o kterém však populační cenzus přináší pouze omezené informace⁵.

Pestrou skupinu cirkulačních pohybů představují různé *nepravidelné nedenní cesty*. Jejich směry jsou v některých případech poměrně striktně administrativně předurčeny (návštěva úřadu, lékaře), jinde jde o zcela subjektivní volbu (nákupní centra, kulturní služby aj.). V prostorovém uspořádání těchto cest se významně uplatňuje hierarchický (vícestupňový) model organizace. Tržní, ale i veřejné služby specializovanější a náročnější povahy jsou obvykle lokalizovány pouze ve větších městech (vyžadují větší nároky na dojíždku ze spádových obcí), naopak některé základní služby bychom teoreticky měli nalézt v každé obci. Příklady různých hierarchických typů dojížděk je nespočet (kino – divadlo, běžné potravinářské zboží – průmyslové zboží – specializované produkty, obvodní lékař – okresní nemocnice – specializované pracoviště s působností pro kraj/ČR), nejcharakterističtější se projevují v členění území podle vykonávané státní správy (obec – správní obvod POÚ – správní obvod ORP – okres – kraj – ČR). Statistické informace o těchto pohybech jsou velmi kusé, v současnosti neexistuje zdroj, který by systematicky danou oblast monitoroval⁶.

Poslední typ *cirkulačních pohybů* je reprezentován cestami, které se realizují v *delším časovém intervalu*. Význam těchto pohybů v posledních letech neustále narůstá. Růst váhy rekreační dojíždky byl v ČR nejvíce patrný v 70. – 80. letech, na počátku 90. let došlo k určité stagnaci, příp. i poklesu její role. V posledních letech se význam těchto cest začíná zvyšovat, především v oblastech, kde existuje potenciál k transformaci rekreačních zařízení na trvalé či dlouhodobé sezónní bydlení. Zatímco váha dojíždky za rekreací v poslední dekádě kolísala, význam dojíždky vázané na existenci přechodného bydliště zcela nepochybně roste. Tyto tendence je možno konkrétně doložit, neboť na rozdíl od rekreační dojíždky byly při posledním sčítání podchyceny⁷. Při mírném poklesu (o 1,7 %) celkového objemu meziobecní pracovní dojíždky mezi roky 1991 a 2001 se počet dojíždějících nedenní formou téměř zdvojnásobil (ze 167 tis. na 293 tis.), v roce 1991 dojížděl nedenně každý desátý, o deset let později téměř každý šestý.

Jednotlivé formy prostorové mobility jsou složitě propleteny vzájemnými vazbami, v různých kombinacích dochází k jejich návaznosti, zastupování či doplňování. Příkladem vzájemného prolínání je stále častější účelové spojování cest (práce+nákupy, nákupy+kultura/zábava, nákupy+rekreace, práce+vzdělávání), návaznost lze dokumentovat časovou sousledností mezi přechodným a trvalým bydlištěm, resp. mezi krátkodobým a dlouhodobým pobytem (někteří cizinci pobývající v ČR na bázi dlouhodobého pobytu se později stanou občany ČR s trvalým bydlištěm v ČR). Příkladem zastupování je nárůst pracovní dojíždky v nedenní formě jako reakce na klesající objem meziregionální migrace (mj. z důvodu přetrvávajících deformací v oblasti nájemního bydlení).

⁴ Dílčí údaje o současných i dlouhodobých migračních trendech přináší poslední populační cenzus (otázka na místo trvalého pobytu rok před sčítáním a na místo pobytu matky v době narození). Rozborem těchto fenoménů se zabývá celorepubliková tematická analýza (Obyvatelstvo ČR podle místa narození), okrajově i rozbory za jednotlivé kraje (Analýza SLDB 2001 v kraji).

⁵ Z České republiky vyjíždělo za prací do zahraničí necelých 25 tis. osob, z nichž více než čtvrtina realizovala své cesty denně (je pravděpodobné, že i velká část nedenní dojíždky se realizuje na relativně krátkou vzdálenost). Polovina (13 tis.) celkového počtu vyjíždí za prací z příhraničních okresů, nejvíce z okresů hraničících převážně s Německem (5,2 tis.), Rakouskem (2,7 tis.) a Slovenskem (2,3 tis.). Případy, kdy měla obec hlavní směr denní pracovní vyjíždky do zahraničí, byly pouze ojedinělé (např. Prachovice, Klatovy, Železná Ruda, Srní).

⁶ V některých evropských zemích (např. Francie) se provádí v pravidelných 5-10-letých intervalech celoplošná šetření o úrovni občanské vybavenosti obcí, ve kterých se mj. zjišťuje i směr obvyklé dojíždky za vybranými druhy služeb v případě, že nejsou v obci přítomny. V České republice se podobný typ šetření konal naposledy na počátku 80. let.

⁷ Dojíždka za rekreací byla zpracována až do podrobnosti jednotlivých dojíždkových proudů při sčítáních v roce 1980 a 1991.

Tab. 1.1 Dlouhodobý vývoj objemu a intenzity vnitřní migrace podle typu stěhování v ČR¹⁾

průměrné roční hodnoty za období

Období	Počet obcí (průměr za období)	Počet stěhování mezi obcemi			Počet stěhování mezi okresy		Migrační účinnost (v %) ²⁾	Podíl stěhování mezi okresy na meziobecní migraci (v %)
		celkem	na 1 000 obyvatel	na 1 obec	celkem	na 1 000 obyvatel		
1961 – 1965	8 382	287 162	29,7	34,3	174 307	18,0	12,6	60,6
1966 – 1970	7 519	265 708	26,9	35,3	158 042	16,0	10,1	59,5
1971 – 1975	7 341	267 827	27,0	36,5	149 785	15,1	8,3	55,9
1976 – 1980	6 001	260 241	25,4	43,4	143 440	14,0	8,1	55,1
1981 – 1985	4 538	229 167	22,2	50,5	130 067	12,6	8,5	56,8
1986 – 1990	4 164	228 709	22,1	54,9	129 396	12,5	7,1	56,6
1991 – 1995	6 105	195 747	19,0	32,1	103 932	10,1	4,2	53,1
1996 – 2000	6 241	170 404	16,6	27,3	88 951	8,6	8,0	52,2

¹⁾ Počet stěhujících se mezi obcemi odpovídá administrativní struktuře (počtu obcí) v příslušných letech. V údajích není zahrnuto stěhování mezi městskými obvody a urbanistickými obvody Prahy.

²⁾ Ukazatel migrační účinnosti je vypočítán jako absolutní hodnota podílu migračního salda k migračnímu obratu dané územní jednotky a je vyjádřen v procentech. Uvedené charakteristiky představují průměr za 76 (resp. 77 v posledním pětiletí) okresů ČR. Zdroj: údaje do roku 1990 jsou převzaty z čas. Demografie, č. 4/1997, str. 244. Údaje byly upraveny a doplněny.

Význam jednotlivých forem mobility se mění v čase. Příkladem **vzájemné vazby** dvou nejdůležitějších a statisticky nejlépe dokumentovaných pohybů je uveden v tabulkách. Z časových řad vyplývá dlouhodobá tendence poklesu **migrační i dojížděkové mobility** v období 1961-1991. Tento pokles je třeba interpretovat na pozadí velmi vysoké prostorové mobility v poválečných letech, která doznívala ještě v 60. letech.

Tab. 1.2 Dlouhodobý vývoj objemu a intenzity dojížděvky za prací v ČR podle prostorového typu

Rok SLDB	Počet obcí (k 1. 1.)	Počet zaměstnaných ¹⁾	Počet vyjíždějících mezi obcemi			Počet vyjíždějících mezi okresy ²⁾		Podíl vyjíždějících mezi okresy na vyjížděnce z obce (v %)	Počet vyjíždějících mezi kraji ³⁾	
			celkem	na 1 000 zaměstnaných	na 1 obec	celkem	na 1 000 zaměstnaných		celkem	na 1 000 zaměstnaných
1961	8 723	4 007 215	1 588 606	396	182	591 718	148	37,2	234 462	59
1970	7 513	4 983 000	1 769 100	355	235	581 500	117	32,9	208 000	42
1980	5 246	5 363 945	1 689 659	315	322	565 498	105	33,5	204 463	38
1991	5 768	5 298 288	1 756 501	332	305	529 651	100	30,2	186 755	35
2001	6 258	4 734 758	1 726 877	365	276	635 205	134	36,8	320 827	68

¹⁾ Za roky 1970 a 1980 ekonomicky aktivní, v roce 1991 ekonomicky aktivní osoby bez hledajících zaměstnání (v ČR 123 tis.) - za tuto skupinu se pracovní dojížděka nezjišťovala, v roce 2001 zaměstnané osoby bez pracujících studentů a učňů (v ČR 32 tis.) - za tuto skupinu se pracovní dojížděka nezjišťovala.

²⁾ Do roku 1991 za 76 okresů, v roce 2001 vč. nově vzniklého okresu Jeseník. Drobné územní změny ve vymezení okresů mají minimální vliv (např. meziokresní přesuny zhruba 40 obcí v průběhu 90. let ovlivnily proudy dojíždějících v ČR řádově pouze ve stovkách osob).

³⁾ Údaje k roku 2001 odpovídají členění ČR na 14 krajů (platných v době SLDB), údaje v letech 1961 – 1991 odpovídají členění na 8 krajů, přitom v letech 1961 – 1980 včetně zahraničí. Při přepočtu hodnoty v roce 2001 na strukturu osmi krajů v roce 1991 klesne počet vyjíždějících z 321 tis. na 283 tisíc. Naopak při přepočtu hodnoty v roce 1991 na územní strukturu roku 2001 (14 krajů) se počet vyjíždějících zvýší ze 187 tis. na 223 tisíc.

Vysoké *poválečné* hodnoty odrážely změny v odvětvové a socioprofesionální struktuře (poválečná industrializace, zavádění zemědělské velkovýroby a s ní spojený odliv pracovní síly ze zemědělství), v územním rozmístění a koncentraci pracovních příležitostí, stejně jako rozvoj dopravní sítě, urbanizace i změny životních podmínek obyvatelstva. Nejintenzivněji se projevíly v zázemí velkých měst, zejména průmyslových středisek a oblastí. V 60. letech došlo k postupné stabilizaci, jak migrace, tak i dojížděkových regionů (větší změny proběhly koncem 60. let na Ostravsku a v 70. letech v severočeské pánevní aglomeraci). Hloubka postupného poklesu meziokresní migrace i dojížděvky byla srovnatelná (v relativním vyjádření na obyvatele, resp. zaměstnanou osobu klesla vždy o zhruba třetinu). Další tendencí, která se shodně projevila v obou případech, je pokles váhy meziokresních pohybů, obě formy mobility se tedy postupně stále více uzavíraly v rámci menších územních celků. Posledním trendem, který zasluhuje zmínku, je růst významu protisměrných

migračních toků (projevující se ve snižujících se hodnotách ukazatele migrační účinnosti). Tento trend vypovídá o rostoucí selektivě migračního procesu, resp. o odlišných preferencích různých skupin obyvatel (zjednodušeně např. mladší migranti více preferují lokality s dostatkem atraktivních pracovních příležitostí, lidé v důchodovém věku lokality s kvalitním environmentálním prostředím doplněným přijatelnou dostupností sociálních služeb).

Větší pozornost si přirozeně zaslouží vývoj v poslední dekádě. Při podrobnějším pohledu je z tabulek patrné, že vývoj migrační mobility byl oproti vývoji dojíždky za prací odlišný. Zatímco počet stěhování na obyvatele mezi obcemi a okresy se snížil zhruba o 15 %, v relativním vyjádření vyjíždka naopak vzrostla (v roce 2001 vyjíždělo za prací přes hranici obce více než 36 % zaměstnaných, před 10 lety 33 %). Menší část z tohoto navýšení (zhruba pětina) byla způsobena tím, že mezi posledními sčítáními vzniklo v ČR téměř 500 většinou velmi malých obcí. Mnohem průkaznější je nárůst objemu i intenzity dojíždky mezi okresy, resp. kraji. Po očištění hodnot od vlivu územních změn vzrostla intenzita meziokresní dojíždky o 35 %, v případě mezikrajské dojíždky dokonce o 45 %.

Není překvapivé, že pokles meziokresního stěhování a opačný trend u meziokresní a mezikrajské dojíždky spolu vzájemně souvisí. Více než 40 % všech mezikrajových dojížděk se realizuje denní formou, často prostřednictvím ubytování v přechodném bydlišti. Pokud je jednou z hlavních příčin poklesu meziregionální migrační mobility nedostatek cenově dostupného bydlení v hospodářsky rozvíjejících se velkých městech, potom je možné, že právě různé formy přechodného ubytování mohou saturovat bytovou potřebu některých zaměstnanců. Největší nárůst mezikrajské dojíždky byl realizován v krajích s nejvyšší nezaměstnaností – Ústeckém a Moravskoslezském (v obou případech zhruba o 100 %). Samotná Praha, jako nejdynamičtější se rozvíjející region ČR, se na celkovém nárůstu veškeré mezikrajské dojíždky v poslední dekádě podílela ze 60 %.

Veškerý přírůstek mezikrajové dojíždky však nelze přisuzovat pouze vlivu Prahy a jiných velkých měst. Je nepochybné, že část této vyjíždky se realizuje denní formou na relativně krátkou vzdálenost. Menší závislost na veřejné dopravě při cestách do zaměstnání⁸ posiluje přirozenou spádovost obcí, která byla v minulosti částečně narušena, zejména u obcí ležících na rozhraní více krajů (organizace veřejné dopravy byla výrazně ovlivněna existencí okresních a krajských hranic). Jak vyplývá z výsledků celorepublikové pracovní regionalizace, byl v roce 2001 počet obyvatel v obcích se spádovostí k jinému kraji (nepočítaje Prahu) 80 tisíc, v případě okresů žilo v takových obcích více než 500 tisíc obyvatel.

Hlavní **faktory**, které působily na změnu celkového rozsahu dojíždky v ČR (jak za prací, tak i do škol) jsou uvedeny v souhrnné tabulce v části Metodické vysvětlivky. U všech faktorů je naznačen pravděpodobný směr jejich působení (redukce/navýšení dojíždky), výběrově je uvedena i orientační velikost tohoto vlivu.

Analýza ve čtyřech následujících kapitolách představuje nejdůležitější poznatky o dojíždce za prací a do škol v kraji. Na jedné straně charakterizuje dojíždějící osoby podle důležitých sociodemografických charakteristik (věk, pohlaví, vzdělání, odvětví NH) i způsobu dojíždky (frekvence, délka, způsob přepravy), na straně druhé strukturuje dojíždčkové proudy z různých územních hledisek (kraj-okres-město-velikostní kategorie obcí). Syntetický pohled na studovanou problematiku představuje soustava pracovních mikroregionů a subregionů, která byla podle jednotného klíče vytvořena pro celou ČR. Jedná se zároveň také o nejpodrobnější pohled na dojíždku, protože vychází z údajů jednotlivých obcí. Definování center a jejich spádových zázemí akcentuje již dříve zdůrazněnou důležitou vztahově-integrační funkci dojíždky. Svůj význam má i přímá konfrontace vytvořených funkčních celků (mikro-, subregionů) se stávajícím administrativním členěním kraje. Díky podrobné primární databázi všech meziobecních dojížděk v ČR (každý z 222 tis. proudů je charakterizovaný téměř 60 ukazateli) bylo možné zpracovat i některé podrobnější výstupy za tyto celky.

Přestože při vlastním sčítání se dojíždky za prací a do škol týkaly jen čtyři otázky (viz přehled v metodické části), řadí se předkládaná publikace svým rozsahem i hloubkou zpracování k jednomu z nejvýznamnějších analytických výstupů, který ČSÚ ze sčítání 2001 vydal.⁹ Bylo toho dosaženo díky podrobnému věcnému strukturování sledovaných charakteristik doplněných různými druhy územních pohledů. Věříme, že zpracovaná analýza se stane užitečným pomocníkem pro všechny, kteří aktivně přispívají k regionálnímu rozvoji.

⁸ V roce 2001 používalo v ČR zhruba 40 % zaměstnanců při cestě do práce individuální dopravu, zhruba stejný podíl se dopravoval autobusem (samostatně nebo v kombinaci s jiným prostředkem). Oproti roku 1970 (kdy se prostředky zjišťovaly naposled) došlo k významnému odlivu od veřejné dopravy (autobus 27 % proti 49 %, vlak 7 % proti 14 %) k individuální (auto 31 % vs. 5 %), v roce 2001 tak na dopravu veřejnými prostředky zbývalo jen 48 % osob.

⁹ Analýza dojíždky završuje společně s připravovaným vydáním Statistického lexikonu obcí ČR a Retrospektivního lexikonu obcí ČR ediční řadu publikací vězících se k cenzu 2001. Kromě obsáhlých primárních datových publikací byly vydány téměř dvě desítky dílčích tematických analýz, z toho 3 tituly za jednotlivé regiony (kromě analýzy dojíždky ještě okresní a krajská analýza SLDB 2001).