

Předmluva .....	3
1. Vývoj dojíždky jako formy prostorové mobility v ČR .....	9
2. Vyjížďka za prací .....	14
2.1 Vývoj vyjížďky za prací a její intenzity .....	14
2.2 Intenzita vyjížďky z obcí .....	17
2.3 Vyjížďka podle pohlaví, věku a vzdělání vyjížďejících .....	18
2.4 Vyjížďka podle odvětví .....	20
2.5 Frekvence vyjížďky, denní vyjížďka podle času stráveného na cestě .....	22
2.6 Dopravní prostředek používaný k cestě za prací .....	26
2.7 Centra dojíždky za prací .....	28
2.8 Pracovní mikroregiony .....	33
2.9 Směrové proudy dojíždky .....	43
3. Vyjížďka žáků, studentů a učňů do škol .....	44
3.1 Vývoj počtu vyjížďejících do škol .....	44
3.2 Intenzita vyjížďky z obcí .....	45
3.3 Frekvence vyjížďky, denní vyjížďka podle času stráveného na cestě .....	46
3.4 Dopravní prostředek používaný k cestě do škol .....	48
3.5 Centra dojíždky do škol .....	49
4. Úhrnná bilance dojíždky za prací a do škol .....	52
5. Závěr .....	55
Metodické vysvětlivky .....	57
Tabulková příloha .....	61
<b>A. Dojížďka za prací .....</b>	<b>62</b>
A. 1. Bilance dojíždky za prací v letech 1980 - 2001 .....	63
A. 2. Počet vyjížďejících a dojížďejících za prací v kraji v letech 1991 a 2001 .....	64
A. 3. Saldo meziokresní dojíždky za prací v letech 1991 a 2001 .....	69
A. 4. Vyjížďející a hlavní směr vyjížďky podle obcí .....	70
A. 5. Vyjížďející za prací v rámci České republiky podle frekvence vyjížďky .....	76
A. 6. Dojížďející za prací podle frekvence dojíždky .....	77
A. 7. Vyjížďející za prací podle pohlaví a věku .....	78
A. 8. Dojížďející za prací podle pohlaví a věku .....	79
A. 9. Vyjížďející za prací podle odvětví .....	80
A. 10. Dojížďející za prací podle odvětví .....	81
A. 11. Denní dojížďka za prací podle času stráveného na cestě .....	82
A. 12. Vyjížďející denně za prací podle použitého dopravního prostředku .....	83
A. 13. Dojížďející denně za prací podle použitého dopravního prostředku .....	83
A. 14. Dojížďka za prací mezi kraji .....	84
A. 15. Bilance dojíždky za prací v okresech kraje .....	86
A. 16. Bilance dojíždky za prací ve městech kraje .....	87
A. 17. Vyjížďející za prací podle pohlaví a věku ve městech kraje .....	88
A. 18. Vyjížďející za prací podle odvětví ve městech kraje .....	89
A. 19. Směrové proudy vyjížďky z obcí za prací a počty vyjížďejících .....	90
A. 20. Směrové proudy dojíždky do obcí za prací a počty dojížďejících .....	90
<b>B. Základní údaje o vybraných centrech dojíždky v kraji .....</b>	<b>91</b>
Bystřice pod Hostýnem .....	93
Holešov .....	96
Hulín .....	99
Kroměříž .....	102
Kunovice .....	105
Luhačovice .....	108
Napajedla .....	111
Otrokovice .....	114

Rožnov pod Radhoštěm .....	117
Slavičín .....	120
Slušovice .....	123
Staré Město .....	126
Uherské Hradiště .....	129
Uherský Brod .....	132
Uherský Ostroh .....	135
Valašské Klobouky .....	138
Valašské Meziříčí .....	141
Vizovice .....	144
Vsetín .....	147
Zlín .....	150

#### Seznam tabulek publikovaných za jednotlivá centra dojíždky:

B. 1. Dojíždějící za prací do centra dojíždky podle pohlaví a věku	
B. 2. Dojíždějící za prací do centra dojíždky podle frekvence dojíždky	
B. 3. Dojíždějící za prací do centra dojíždky podle odvětví	
B. 4. Dojíždějící denně za prací do centra dojíždky podle použitého dopravního prostředku	
B. 5. Dojíždějící denně za prací do centra dojíždky podle času stráveného na cestě	
B. 6. Dojíždka za prací v centru a do centra dojíždky podle času stráveného na cestě	
<b>C. Dojíždka do škol .....</b>	<b>153</b>
C. 1. Počet vyjíždějících a dojíždějících do škol v letech 1980 - 2001 .....	154
C. 2. Bilance dojíždky do škol v rámci České republiky podle frekvence dojíždky .....	155
C. 3. Denní vyjíždka do škol podle času stráveného na cestě .....	155
C. 4. Vyjíždějící denně do škol podle použitého dopravního prostředku .....	156
C. 5. Dojíždějící denně do škol podle použitého dopravního prostředku .....	156
C. 6. Bilance dojíždky do škol ve městech kraje .....	157
C. 7. Dojíždka do škol mezi kraji .....	158
C. 8. Směrové proudy vyjíždky z obcí do škol a počty vyjíždějících .....	160
C. 9. Směrové proudy dojíždky z obcí do škol a počty dojíždějících .....	160
<b>D. Mezikrajové srovnání a údaje za ČR .....</b>	<b>161</b>
D. 1. Vybrané ukazatele vyjíždky za prací a do škol podle krajů .....	162

#### Seznam grafů:

1. Vyjíždka a dojíždka za prací z okresů kraje v letech 1991 a 2001 .....	15
2. Vývoj salda dojíždky a vyjíždky za prací podle okresů .....	16
3. Vyjíždějící za prací z obcí kraje podle věku v letech 1991 a 2001 .....	18
4. Struktura vyjíždějících za prací z obcí kraje podle věku .....	19
5. Vyjíždějící za prací z obcí kraje na 1000 zaměstnaných podle věku .....	19
6. Vyjíždějící za prací z obcí kraje podle odvětví v letech 1991 a 2001 .....	21
7. Struktura vyjíždějících za prací z obcí kraje podle odvětví .....	21
8. Struktura vyjíždějících za prací z obcí kraje podle frekvence vyjíždky .....	22
9. Denně vyjíždějící za prací z obcí kraje podle času stráveného na cestě .....	23
10. Struktura vyjíždějících za prací v letech 1991 a 2001 podle času stráveného na cestě .....	23
11. Dojíždějící za prací podle času stráveného na cestě .....	25
12. Struktura vyjíždějících za prací z obcí kraje podle druhu dopravního prostředku .....	26
13. Dojíždka a vyjíždka za prací z obcí kraje podle použitého dopravního prostředku (včetně kombinace) .....	27
14. Struktura dojíždějících za prací v obci podle použitého dopravního prostředku .....	27
15. Pracovní příležitosti ve střediscích pracovních mikroregionů a v jejich zázemí .....	41
16. Denně dojíždějící do škol podle času stráveného na cestě .....	47
17. Struktura vyjíždějících z obcí kraje do škol podle druhu dopravního prostředku .....	48

#### Seznam kartogramů:

1. Pracovní mikroregiony podle dojíždky za prací v roce 2001 .....	34
2. Srovnání vymezení pracovních mikroregionů a správních obvodů obcí s rozšířenou působností ve Zlínském kraji .....	37
3. Intenzita spjatosti obcí v zázemí s jádrem pracovních mikroregionů ve Zlínském kraji .....	37
4. Mezikrajské a meziokresní přesahy pracovních mikroregionů .....	38

5.	Pracovní mikroregiony a subregiony ve Zlínském kraji.....	39
6.	Geografická mapa Zlínského kraje.....	166
7.	Struktura vyjíždky do zaměstnání podle prostorových typů vyjíždky - kraje.....	166
8.	Struktura vyjíždky do zaměstnání podle prostorových typů vyjíždky - okresy.....	167
9.	Vyjížďka za prací z obcí Zlínského kraje.....	168
10.	Podíl vyjíždky žen na celkové vyjížďce z obce do zaměstnání.....	169
11.	Podíl vyjíždky osob do 30 roků věku na celkové vyjížďce z obce do zaměstnání.....	169
12.	Podíl denní vyjíždky na celkové vyjížďce z obce do zaměstnání.....	170
13.	Podíl vyjíždky s délkou cesty nad 45 minut na celkové vyjížďce z obce do zaměstnání.....	170
14.	Podíl vyjíždky automobilem včetně kombinací na celkové vyjížďce z obce do zaměstnání.....	171
15.	Obsazená pracovní místa na 1 000 zaměstnaných osob.....	171
16.	Obsazená pracovní místa na 1 000 zaměstnaných osob v obcích do 2 000 obyvatel.....	172
17.	Obsazená pracovní místa na 1 000 zaměstnaných osob ve městech nad 10 000 obyvatel.....	172
18.	Mezikrajové proudy celkové dojíždky.....	173
19.	Struktura vyjíždky do škol podle prostorových typů vyjíždky - kraje.....	174
20.	Struktura vyjíždky do škol podle prostorových typů vyjíždky - okresy.....	174
21.	Vyjížďka do škol z obcí Zlínského kraje.....	175
22.	Podíl vyjíždky s délkou cesty nad 45 minut na celkové vyjížďce z obce do škol.....	176
23.	Saldo dojíždky a vyjíždky do škol na 1 000 žáků, studentů a učňů s trvalým pobytem v okrese 176	

Strani statistika sleduje také podoby pracovního místa prostřednictvím pravidelných průzkumů cenů až po tzv. deskriptivní monitoringy dojíždky má velký význam v celé celostátní správě. V obcích řídícího nadzorování pracovních síl se používají jako pracovní nástroj tzv. statistické cenové bilance pracovních síl, které mluví ze tří (nebo častěji) územních úrovní: typové, výstavby, výkonové územní rozčlenění mezi jednotlivé skupiny pracovních síl. Po roce 1989 nastala velká pohyblivost pracovních síl. Bez vlivu dřívějších administrativně-teritoriálních opatření. Z určitého pohledu tak mohly dostat informace o pracovní síle přímo z místa činnosti svého dřívějšího významu.

Za tímto na počátku 90. let se vodily diskuse o důležitosti a účelnosti zpracování výstavby dojíždky v podrobné struktuře známé / v charakteristické cenové výstavbě / a správnosti detailního rozboru pohybu za prací o desítkách podniků se jen jako samozřejmost. Je tomu tak především proto, že představuje jediný ucelený zdroj informací o směřování i strukturálních charakteristikách dojíždkových proudů, na jejichž základě je možno sestavit také analýzovou strukturu pracovních příležitostí v profesním územním detailu obcí, měst či mikroregionů. Takové údaje jsou klíčové v souvislosti s daty z předchozího cenového podírování dlouhodobější tendence trhu práce, transformační úspěšnosti či neopak restrukturalizační problémy jednotlivých obcí.

Podrobné výstupy ze zpracování dojíždky mají nemalý význam také v tom, že v současné době postávají nevýzorné vysoké poplatky, už jenže cenové statistiky dostatek ekonomických indikátorů ucelené popisující stav a vývoj v různých územních úrovních (okresy, mikroregiony apod.). Úroveň o pracovní dojížďce doplněné charakteristikami výstavby organizovanosti a podnikatelské struktury cenové nebo detailní či částečně snižt.

Vešle pracovní dojíždky natocně sestává svoji důležitostí ani jen dojíždky do škol, i když neposkytuje informace o výstavbě síl, rovněž úspěšnosti jejich je jasnou z klíčových faktorů konkurenceschopnosti v globalizující se ekonomice. To se týká nejen jednotlivou či národních síl, ale také regionů. Poslední dekáda byla v ČR ve znamení rozvoje sektorálního / územního rozdělení, a to z hlediska kvantitativní i struktury. Při rozvoji regionů má význam především rozlišení řady nabízených oborů vysokého školství, především na nižších sekundárních stupních. Pracovní síl se budoucně v níže sebrat i vyšší odborné školy, takže zcela nový segment, o který byl řada školství svým doplněn v polovině 90. let. Na tomto místě je třeba připomenout, že jsou to právě křesla samostatný, které získaly jako jednu z svých středních komponent možnost umístění na svých území síl středního školství (zejména z pohledu sledání struktury nabízených studijních oborů a budoucích potřeb trhu práce v regionu).

Jiný aktuální problém představuje otázka rozpracování síl základního školství ve světě současně (ale zejména i budoucího) nepříjemně populárního vývoje. Zároveň studování škol ve velkých městech (převážně jejich centrálních částech) není povětšinou doprovázeno zvažovanými komplikacemi (díky růstu dočasných síl je možno řešit i do vzdálenějších škol), rušení školských zařízení v malých venkovských obcích je problematickým momentem vzhledem k chybějícím. Odlišněma-li od osídlené rovněž dopravní obsaženosti venkovských mikroregionů, je zřejmé, že existence základní školy (být dále jen malofunkční)

<sup>1</sup> Odtud údaje o dojížďce za prací se získávají také v rámci specializovaných číselních výběrových šetření pracovních síl. Ty mohou naznačit některé významnější trendy (např. celkový dojížďky do Prahy z okresu Středočeského kraje) vzhledem k výhledově charakteru zřetelně je však možno jen velmi omezeně použít a podrobné regionální analýzy zůstane omezena (detailní územní pohledy komplikují neúplně velké výběrové chyby).