

Univerzita Pardubice

**Fakulta ekonomicko-správní
Ústav správních a sociálních věd**

**Analýza dojížděky za zaměstnáním v rámci ČR
v kontextu udržitelnosti**

Markéta Sotonová

**Bakalářská práce
2013**

Univerzita Pardubice
Fakulta ekonomicko-správní
Akademický rok: 2012/2013

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Markéta Sotonová**
Osobní číslo: **E09392**
Studijní program: **B6202 Hospodářská politika a správa**
Studijní obor: **Veřejná ekonomika a správa**
Název tématu: **Analýza dojížděky za zaměstnáním v rámci ČR v kontextu udržitelnosti**
Zadávací katedra: **Ústav správních a sociálních věd**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Cílem práce je analýza o dojížděných vzdálenostech a typech používaných dopravních prostředků se zřetelem na environmentální, ekonomickou a sociální udržitelnost.

Práce bude obsahovat:

- charakteristiku základních demografických pojmů,
- analýzu vzdáleností dojížděky za zaměstnáním,
- používané dopravní prostředky.

Rozsah grafických prací: —
Rozsah pracovní zprávy: cca 30 stran
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická
Seznam odborné literatury:

KUCHAŘ, Pavel. Trh práce : sociologická analýza. Praha : Karolinum, 2007. 183 s. ISBN 978-80-246-1383-3.

SUNEGA, Petr; ČERMÁK, Daniel; VAJDOVÁ, Zdenka. Dráhy bydlení v ČR 1960-2001. Praha : Sociologický ústav AV ČR, 2002. 97 s. ISBN 80-7330-018-4.

ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra, et al. Suburbanizace - hrozba fungování (malých měst). Hradec Králové : Citivas per Populi, 2007. 234/4 s. ISBN 978-80-903813-3-9.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Robert Baťa, Ph.D.**
Ústav správních a sociálních věd



Datum zadání bakalářské práce: **27. června 2012**

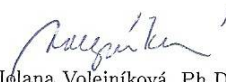
Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2013**



doc. Ing. Renáta Myšková, Ph.D.

děkanka

L.S.



doc. Ing. Jolana Volejníková, Ph.D.

vedoucí ústavu

V Pardubicích dne 18. října 2012

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem tuto práci vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 30. 4. 2013

Markéta Sotonová

PODĚKOVÁNÍ:

Tímto bych ráda poděkovala svému vedoucímu práce Ing. Robertu Baťovi, Ph.D. za jeho odbornou pomoc a cenné rady, které mi pomohly při zpracování bakalářské práce. Dále bych ráda poděkovala své rodině za podporu při studiu.

ANOTACE

Tato práce je zaměřena na analýzu dojížděky do zaměstnání v rámci České republiky v kontextu udržitelnosti. Vymezuje několik základních pojmů týkajících se regionální politiky a regionu a vysvětluje pojem udržitelný rozvoj, dále se zabývá dojížděkou do zaměstnání s tím, co ji ovlivňuje, vyjížděkou ve zvoleném Středočeském kraji a v poslední části vlivem udržitelného rozvoje na dojížděku do zaměstnání.

KLÍČOVÁ SLOVA

Dojížděka do zaměstnání, udržitelný rozvoj, regionální politika, mobilita

TITLE

The analysis of commuting to work within The Czech Republic in the context of sustainability

ANNOTATION

This work is focused on the analysis of commuting to work in the Czech Republic in the context of sustainability. It defines some basic terms regarding regional policy and region and explains the term sustainable development. The following section describes commuting to work with effect on commuting; commuting in chosen region - Středočeský kraj and the last part is about influence of sustainable development to the commuting to work.

KEYWORDS

Commuting to work, sustainable development, regional policy, mobility

OBSAH

ÚVOD	9
1 DEFINOVÁNÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ	10
1.1 REGIONÁLNÍ POLITIKA	10
1.2 REGIONALIZACE	11
1.3 REGION	11
1.4 REGIONÁLNÍ ROZVOJ	12
1.5 UDRŽITELNÝ ROZVOJ V ČESKÉ REPUBLICE	12
1.6 REGIONÁLNÍ ROZDÍLY	14
1.7 REGIONÁLNÍ PROCESY	15
1.7.1 <i>Migrace</i>	15
1.7.2 <i>Mobilita</i>	16
1.7.3 <i>Sídelní (regionální) dělba práce</i>	17
1.7.4 <i>Urbanizace</i>	18
2 DOJÍŽDKA ZA ZAMĚSTNÁNÍM	19
2.1 DOJÍŽDKA ZA ZAMĚSTNÁNÍM VŠEOBECNĚ	19
2.2 VÝVOJ DOJÍŽDKY ZA ZAMĚSTNÁNÍM	20
2.3 DOJÍŽDKA DO ZAMĚSTNÁNÍ V SOUČASNOSTI	21
2.4 FAKTORY MAJÍCÍ VLIV NA DOJÍŽDKU DO ZAMĚSTNÁNÍ	21
2.5 VOLBA DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU	23
2.6 ENVIRONMENTÁLNĚ ŠETRNĚJŠÍ DOPRAVA	24
3 ANALÝZA DOJÍŽDKY ZA ZAMĚSTNÁNÍM VE STŘEDOČESKÉM KRAJI	25
3.1 OBECNÉ INFORMACE O STŘEDOČESKÉM KRAJI	25
3.2 INTENZITA VYJÍŽDKY DO ZAMĚSTNÁNÍ	26
3.3 VYJÍŽDKA PODLE POHLAVÍ	28
3.4 VYJÍŽDKA PODLE VĚKU	29
3.5 VYJÍŽDKA PODLE POUŽITÉHO DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU	30
4 VLIV UDRŽITELNÉHO ROZVOJE NA DOJÍŽDKU ZA ZAMĚSTNÁNÍM A MOŽNÉ ŘEŠENÍ PROBLÉMU AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY VE MĚSTECH	33
4.1 MÍRA REGISTROVANÉ NEZAMĚSTNANOSTI	33
4.2 INVESTIČNÍ VÝDAJE NA OCHRANU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ	35
ZÁVĚR	37
POUŽITÁ LITERATURA	38

SEZNAM TABULEK

TABULKA 1 VYJÍŽDKA ZAMĚSTNANÝCH (EKONOMICKY AKTIVNÍCH).....	21
TABULKA 2 FAKTORY OVLIVŇUJÍCÍ DOJÍŽDKU DO ZAMĚSTNÁNÍ MEZI ROKY 1991 A 2001	22
TABULKA 3 INTENZITA VYJÍŽDKY ZA ZAMĚSTNÁNÍM V LETECH 1991 A 2001	26
TABULKA 4 INTENZITA VYJÍŽDKY ZA ZAMĚSTNÁNÍM U MUŽU A ŽEN V LETECH 1991 A 2001...	27
TABULKA 5 VYJÍŽDKA PODLE POHLAVÍ.....	28
TABULKA 6 VYJÍŽDKA PODLE VĚKU	29
TABULKA 7 VYJÍŽDĚJÍCÍ DENNĚ PODLE POUŽITÉHO DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU	31
TABULKA 8 NEINVESTIČNÍ NÁKLADY NA OCHRANU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ PODLE ZAMĚŘENÍ V %.....	35

SEZNAM ILUSTRACÍ

OBRÁZEK 1 ZÁKLADNÍ FORMY PROSTOROVÉ MOBILITY OBYVATELSTVA	17
OBRÁZEK 2 VYJÍŽDKA PODLE POUŽITÉHO DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU	31
OBRÁZEK 3 MÍRA REGISTROVANÉ NEZAMĚSTNANOSTI V %.....	34
OBRÁZEK 4 POŘÍZENÉ INVESTICE NA OCHRANU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V KČ NA OBYVATELE (V BĚŽNÝCH CENÁCH)	36

ÚVOD

Tato bakalářská práce pojednává o analýze dojížděky za zaměstnáním v rámci České republiky v kontextu udržitelnosti. Dojíždění do zaměstnání se týká velké části obyvatel České republiky, protože najít si zaměstnání ve svém bydlišti se stává čím dál obtížnější pro obyvatele napříč všemi věkovými kategoriemi. Se vzrůstající mírou nezaměstnanosti je pravděpodobné, že se dojíždění za zaměstnáním bude týkat stále více osob.

V bakalářské práci jsou nejprve vysvětleny oblasti regionální politiky a regionů, které jsou důležité k proniknutí do problematiky dojížděky. Práce se pak dále věnuje již samotné dojížděce do zaměstnání a faktorům, které ji ovlivňují. Část práce je zaměřena na Středočeský kraj, který je díky tomu, že sousedí s hlavním městem, zajímavý z pohledu vyjížděky. Je zde analyzována vyjížděka do zaměstnání podle různých kritérií, jako například podle věku osob, podle pohlaví nebo podle dopravního prostředku, který lidé nejčastěji využívají. V poslední části práce je analyzován kontext udržitelnosti, který by v dojížděce za zaměstnáním neměl být opomíjený, neboť sama dojížděka má díky používaným dopravním prostředkům vliv na životní prostředí.

Cílem této práce je analýza dat dojížděky a typech používaných dopravních prostředků, kdy se bere ohled na environmentální, ekonomickou a sociální udržitelnost. Data týkající se dojížděky do zaměstnání budou zpracována údaji, které o dojížděce poskytuje Český statistický úřad, zejména ve svých sčítáních lidu, domů a bytů.

1 DEFINOVÁNÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ

Pro lepší pochopení problematiky týkající se dojížděky za zaměstnáním je třeba si na začátku vysvětlit stěžejní pojmy. V následující kapitole jsou vymezeny základní pojmy jako regionální politika, region nebo regionální rozvoj.

1.1 Regionální politika

V posledních letech se začalo tradiční pojetí regionální politika měnit a zaměřilo se více na určené cíle. Toto pojetí se změnilo hned v několika rovinách. První z nich je cíl regionální politiky, kterým se stalo zmírnění rozdílů mezi regiony. Původní myšlenkou bylo harmonické rozvíjení se všech regionů, což bylo nahrazeno myšlenkou tzv. rovnosti šancí. Ve druhé rovině jde o poskytování pomoci, kdy silněji vyvíjející se regiony mají poskytovat hospodářské příležitosti pro ekonomické subjekty ze slabších regionů [20].

Existuje více definic regionální politiky, lze ji definovat jako všechny veřejné přímé i nepřímé intervence státu, regionu, obcí a měst, vedoucí k lepšímu prostorovému rozdělení ekonomických i mimoekonomických činností. Lze v ní vidět i snahu korigovat určité prostorové důsledky volné tržní ekonomiky ve smyslu dosažení dvou vzájemně závislých cílů, jimiž je ekonomický růst a zlepšení sociálního rozdělení. Jiná definice říká, že regionální politika je soubor cílů, opatření a nástrojů vedoucích ke snižování příliš velkých rozdílů v socioekonomické úrovni jednotlivých regionů [20].

S realizací regionální politiky je spojeno splnění tří základních předpokladů [20]:

- existence meziregionálních rozdílů;
- vůle politiků řešit problémy;
- ekonomická možnost problémy řešit.

Regionální politika v ČR je zaměřena na podporu malého a středního podnikání v regionech s hospodářskými problémy, zejména poté na dva nejproblémovější regiony a to na severozápadní Čechy a na severní Moravu. Regionální politika je určena jako koncepční činnost státu, regionálních a lokálních orgánů, s cílem efektivně a vyváženě rozvíjet všechny části ČR [12].

1.2 Regionalizace

Regionalizace se dá popsat jako proces vymezování regionů. Dá se na ní nahlížet dvěma směry. První z nich je rozčleňování území na menší územní celky, druhým je seskupování základních prostorových jednotek do větších celků. Jak chápat region se měnilo v průběhu historie, lze rozlišovat dvě základní pojetí regionu:

- subjektivní, které chápe region jako určitý model, který chápe region jako model napomáhající studiu prostorové stránky sociálně ekonomických jevů;

objektivní, které je historicky starší a snažil se o vymezení přírodních regionů, jejichž hranice jsou jednoznačně určené a neměnné [12].

1.3 Region

Region je objekt regionalistických studií, pro jehož formulování existuje více definic, např.

- „region je území s definovanými prvky, v němž existuje specifická funkční a související infrastruktura a prosazuje se společný zájem na rozvoji regionů a na zlepšení blahobytu občanů“;
- „regionem je územní celek vymezený pomocí administrativních hranic krajů, okresů, obcí nebo sdružení obcí, jehož rozvoj je podporován“ [20].

Jednotlivé regiony se jsou od sebe odlišná území, která od sebe musí být ohraničena a navzájem označena. Takovýmito hranicemi může být [7]:

- fyziogeografická hranice, kterou může být řeka nebo pohoří;
- hranice vzniklá činností člověka, což jsou ulice, politické a správní hranice.

Podle účelu, na který byly regiony vymezeny, se dále člení na regiony [12]:

- administrativní, které jsou vymezovány pro potřeby výkonu státní správy a územní samosprávy;
- účelové, které jsou vymezeny pro řešení určitých problémů, týkajících se například jejich ekonomické zaostalosti nebo zhoršené kvality životního prostředí.

Každý region má také svojí strukturu, která může být popisována pojmy makroregion, mezoregion a makroregion [7].

Toto členění regionů je převážně podle jejich velikosti, uvnitř ale vystupuje především geografická přirozenost celku. Česká republika je makroregion vyššího stupně, který je ale

tvořen dalšími dvěma makroregiony, tentokrát nižšího stupně, což jsou Čechy a Morava se Slezskem. Mikroregiony jsou územní celky, v jejichž rámci jsou uzavřeny regionální procesy, kam patří i dojíždka za prací. Mezoregiony jsou v ČR nejméně rozvinuté, nejsou typické pro regionální strukturu v naší zemi. Jsou to rozsáhlé územní jednotky, jejichž vnitřní integrita je již méně vázaná na prostorové vztahy obyvatelstva a je celkově nižší. [7]

1.4 Regionální rozvoj

Regionálním rozvojem rozumíme cílený ekonomický rozvoj území větší velikosti, než je geograficky vymezená městská samospráva. V užším pojetí je pojem regionální rozvoj brán jako pouze ekonomický rozvoj určitého územně vymezeného celku. V současné době se tímto pojmem rozumí celkový růst socioekonomického potenciálu a úrovně regionu, zvýšení konkurenceschopnosti, apod. [20]. Kromě tohoto regionální rozvoj zahrnuje i otázky ekologické, sociální a kulturní. Regionální rozvoj má vytvářet předpoklady a podmínky pro kvalitní život lidí, který v regionu žijí, a má pomáhat vyrovnávat nerovnosti mezi regiony. Pokud nejsou zajištěny podmínky pro kvalitní život lidí v určitém regionu, vznikají problémy, které mají negativní vliv na fungování sociálních, ekonomických a environmentálních systémů. Určité rozdíly mezi regiony jsou však žádoucí, plní totiž určitou formu stimulace, avšak to neplatí u příliš velkých rozdílů, které naopak mohou vést k negativním sociálním a politickým následkům [7].

Regionální politika je součástí hospodářské a sociální politiky a s jejich pomocí se snaží dosáhnout cílů, jako jsou [7]:

- hospodářský růst;
- zvyšování kvality života;
- rozvoj sociální soudržnosti.

Regionální rozvoj se snaží řídit zásadami udržitelného rozvoje, který je popsán v následující kapitole.

1.5 Udržitelný rozvoj v České republice

Udržitelný rozvoj je chápán jako přístup k plánování a procesu rozhodování s cílem dosáhnout trvalého snížení sociálních a ekonomických rozdílů a s cílem chránit životní prostředí [18]. Potřeby, které současné generace naplňuje, by měly být vykonávány s ohledem na generace budoucí, aby nebylo ohroženo naplnění jejich potřeb [24].

Cílem udržitelného rozvoje je zkvalitnění života dnešní generace, ale i příštích generací, přičemž je podpořena vysoká hladina zaměstnanosti v ekonomice, která podporuje vzdělání, inovaci, sociální a územní soudržnost, ochranu lidského zdraví a životní prostředí. Dále se snaží o demokracii, svobodu a rovné příležitosti [18].

Podle základního členění udržitelného rozvoje by měla být zajištěna rovnováha mezi třemi základními pilíři [16, 18, 22]:

- sociální pilíř - hlavní podstatou sociálního pilíře je, již dříve zmíněné, soustředění se na současné potřeby lidí tak, aby byl brán ohled na budoucí generace, které by měly dostatečně kvalitní život a mohly naplnit své potřeby. Předpokladem není zisk jednotlivce, ale účast a zajištění spravedlivého růstu pro všechny ve společnosti. Sociální pilíř zahrnuje i boj s chudobou, čehož lze docílit pomocí zvyšování zaměstnanosti, podporou udržitelné existence, antidiskriminačními kroky, nebo sociálním zabezpečením;
- ekonomický pilíř – ekonomický rozvoj je chápán jako cíl udržitelného rozvoje, avšak ne každý hospodářský růst musí vést k jeho zlepšení. Pouze hospodářský růst, který snižuje dopady na životní prostředí je pro udržitelný rozvoj podstatný.

Podstatou ekonomicky udržitelného rozvoje je to, že nespotebováváme více, nežli jsme vyprodukovali, tedy že zachováváme úhrn bohatství jako základní kapitál, který se skládá z kapitálu přírodního, vyrobeného a „nepostižitelného“ kapitálu, představovaného lidmi, jejich vzděláním a institucemi. Pro ekonomický rozvoj je podstatné to, jak jde nahradit přírodní kapitál kapitálem vyrobeným nebo právě tím „nepostižitelným“. Ekonomický pilíř se protíná i s pilířem sociálním, na regionální úrovni se to týká především vztahu mezi počtem obyvatel a počtem pracovním míst;

- environmentální pilíř - životní prostředí je v současné ničeno lidskými činnostmi, proto hlavním úkolem je naplnění potřeb lidí, ale zároveň snižovat dopad lidských aktivit. Měly by se zachovat přírodní zdroje, procesy a rovnováhy. Proto musí být stanoveny cíle, jako omezení globálního oteplování, kontrola a omezení neodstranitelných toxických látek nebo i návrat k přirozenému koloběhu života. Omezení globálního oteplování má v současné době vysokou prioritu, neboť pokud se klima vychýlí ze současné rovnováhy, poté už může být nemožné vytvořit kvalitní lidský život za pomoci dostupných nástrojů. Velký problém dnešní doby

má výstavba továren, které ovlivňují životní prostředí těžbou surovin, znečišťováním ovzduší, vod i půdy. Z pohledu nezaměstnanosti by bylo dobré, soustředit průmysl do míst s vysokou nezaměstnaností, avšak z pohledu životního prostředí je to velice zátěžový krok, který by mohl mít do budoucna pro životní prostředí daného regionu nenapravitelné následky. Jedním ze základních předpokladů udržitelného rozvoje je i udržitelná spotřeba a výroba, která spočívá v používání služeb a zboží, které by uspokojili základní potřeby lidské společnosti a zároveň zkvalitnili život, ale zároveň by minimalizovala spotřebu přírodních zdrojů, omezila používání toxických látek, produkci odpadů a to jak při výrobě, tak po celou dobu životního cyklu výrobku nebo služby.

Za hlavní podstatu udržitelnosti je považováno naplnění třech cílů [24]:

- sociální rozvoj, který by respektoval potřeby všech
- dostatečná ochrana životního prostředí a šetrné využívání přírodních zdrojů
- udržení vysoké stabilní úrovně ekonomického růstu a zaměstnanosti.

Udržitelný rozvoj obsahuje základní principy, jako je například propojení základních oblastí života a to oblasti ekonomické, sociální a oblasti životního prostředí. Z dlouhodobé perspektivy je nutné strategicky plánovat a každé rozhodnutí posuzovat z dlouhodobého hlediska. Musí být počítáno s tím, že kapacita životního prostředí je omezená a to nejen tak, že jsou omezeny suroviny potřebné k životu, ale jsou omezeny také prostory pro odpady. Lidé by měli být ve svých krocích opatrní, zákonitosti životního prostředí nejsou dokonale poznány, a proto není známo, jak lidské kroky ovlivní životní prostředí do budoucna. Opomíjené nesmí být ani zohlednění lokálního a globálního vztahu, protože to, co se odehraje na místní úrovni, může ovlivnit problémy na úrovni globální [21].

Udržitelný rozvoj je možné nazývat komplexním souborem strategií, které umožňují ekonomickými prostředky a technologiemi uspokojit potřeby lidí, potřeby materiální, kulturní, ale i psychické. Aby toto všechno bylo dosažitelné, je nutné definovat procesy takovýchto strategií na lokální i regionální úrovni. To, jak se podaří udržitelný rozvoj naplnit je podmíněno kvalitou veřejné správy právě na regionálních úrovních [23].

1.6 Regionální rozdíly

Každé území patří do regionálního systému, proto mezi těmito regiony existují regionální rozdíly. Může se jednat o rozdíly ve fyzické podstatě regionu (regiony nížinné, podhorské,

horské nebo přímořské či pouštní), nebo můžou mít podstatu sociogeografickou, kam spadá kupříkladu odlišná míra nezaměstnanosti, struktura vzdělání v regionu apod. Na regionální rozdíl se dá nahlížet ze dvou úhlů, prvním z nich je pohled na samostatné území, čili územní diferenciaci, druhým úhlem je hledisko územní intenzity [21].

Územní diferenciaci vychází z odlišnosti společnosti, jedná se o systém s vnitřní různorodostí hierarchického typu, kde jde především o nerovnosti v rozmístění přírodních podmínek, ale je zároveň i ovlivněna aktivitou společnosti.

Územní diferenciaci se může ještě dále dělit na diferenciaci z hlediska lidí a na diferenciaci socioprofesionálních skupin. První typ diferenciaci, čili diferenciaci z hlediska lidí vychází z chápání lidí jako sociálních elementů, které jsou charakterizovány vnějšími zájmy jedinců. Diferenciaci profesionálních skupin lze chápat jako systém společnosti v užším smyslu, který svým uspořádáním představuje strukturu společnosti s jejími vzájemnými vztahy lidí a institucí [21].

1.7 Regionální procesy

Mezi jednotlivými regiony dochází ke vztahům a vazbám, které se nazývají regionálními procesy. Rozlišujeme procesy na úrovni [21]:

- mikroregionální, kam patří dojížděka za prací;
- mezoregionální, která se týká dojíždění za vyšším školstvím, službami nebo nedenní dojížděkou za prací.

Základními regionálními procesy jsou migrace a mobilita, sídelní nebo regionální dělba práce a urbanizace [21].

Ač by se mohlo zdát, že migrace a mobilita mají stejný význam, není tomu tak, proto je potřeba si tyto pojmy vymezit.

1.7.1 Migrace

Migraci lze chápat jako přemísťování, stěhování nebo změnu místa pobytu, zaměřením na sociální geografii lze říci, že je to trvalá, nebo částečně trvalá změna místa pobytu. Migrace bývá definována jako trvalá, dlouhodobá či krátkodobá mobilita jednotlivců nebo skupin lidí v prostoru mezi dvěma územními jednotkami, obvykle znamenající změnu trvalého bydliště. Pokud se změní prostorový pohyb s dočasnou změnou bydliště, není to považováno za migraci [21].

Migrace znamená pohyb, je tedy patrné, že má své příčiny i směr. Příčiny migrace lze hledat v historicky a ekonomicky podmíněných možnostech pohybu pracovní síly a kapitálu. Pokud se zaměříme na moderní ekonomiky, nejde zde ani tolik o vytváření pracovních míst, i když i to má svůj význam zejména v regionech s vyšší nezaměstnaností. Jde spíše o hledání pracovních míst s vysokou úrovní produktivity práce. Pracovní síla často směřuje tam, kde je produktivita práce vyšší a kde jsou v tom případě vyšší i mzdy, resp. lepší pracovní a životní podmínky. Výsledkem takovéto migrace je migrace mezi více a méně rozvinutými regiony. Čím více se však regionální rozdíly budou vyrovnávat, tím více se bude tento druh migrace snižovat. Migrace je jevem přirozeným, ale bezesporu také v určitých případech žádoucím. V ekonomické sféře umožňuje efektivněji využívat potenciálu lidí i kapitálu, čímž vytváří prostor pro jejich soutěž [11].

Migrace má různé formy, které se navzájem liší. První takovou skupinou je emigrace, která zkoumá počet osob, které se z příslušné populace odstěhovali za určité časové období, protipólem k emigraci je imigrace, která představuje počet jedinců, kteří se do populace přistěhovali. Migraci lze rozdělit i podle časového hlediska, v takovém případě se hovoří o migraci krátkodobé, dočasné, dlouhodobé nebo trvalé. Se stěhováním souvisí i dodržování zákonů, kde se rozlišuje migrace legální a nelegální. Přihlíží se i na příčiny stěhování, pokud se migrant stěhuje z vlastní iniciativy, migrace se nazývá dobrovolnou, pokud byl ale k migraci donucen, používá se termín nedobrovolná. Migrace se může uskutečňovat na území jednoho státu, pro tento jev se užívá termínu vnitrostátní migrace, pokud ale dojde k přesunu přes hranice, tedy ke změně počtu obyvatel, jde o migraci zahraniční [21].

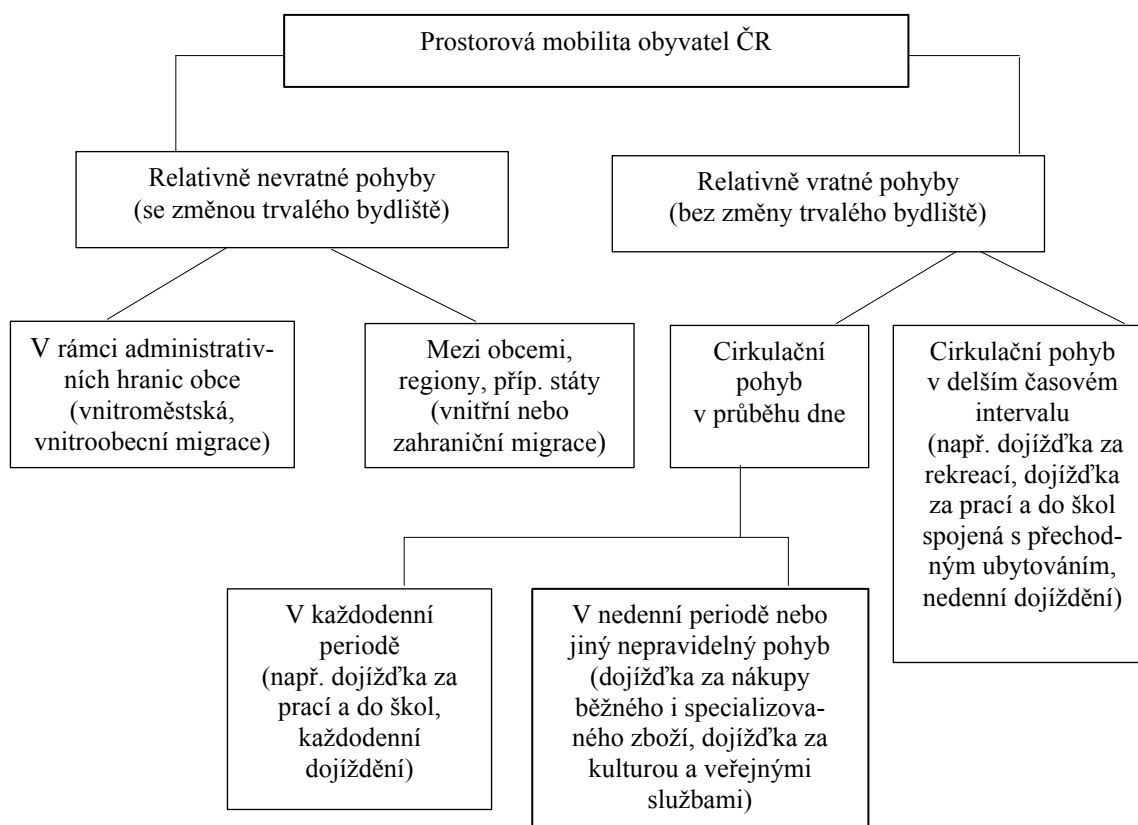
Dojížd'ka (pohyb do cílové oblasti) a vyjížd'ka (pohyb ze zdrojové oblasti), ale i sezónní migrace jsou pohyby obyvatelstva, které patří do skupiny kyvadlové migrace [21]. Tato migrace představuje pravidelně se opakující denní nebo týdenní územní pobyty mezi místem trvalého bydliště a místem pracoviště nebo školy. Osoba, která pravidelně takto cestuje ze svého bydliště do zaměstnání, se nazývá dojíždějící [15]. Kyvadlová migrace tvoří podstatnou součást sezónní migrace, což je prostorový pohyb zejména zemědělských dělníků s postupující sklizní v některých státech [19].

1.7.2 Mobilita

Mobilita ekonomicky činného obyvatelstva orientovaná mimo rámec bydliště za prací představuje jeden z významných sociálně ekonomických jevů. Její rozsah (počet vyjíždějících a dojíždějících), směr v rámci krajů nebo okresů a mezi jednotlivými obcemi, strukturu dojíždějících a druh používaného dopravního prostředku, sleduje statistika [26]. Mobilita je

pojem, který se používá při studiu prostorových pohybů. Patří do ní všechny druhy prostorových pohybů, které zahrnují i pohyby přechodné, pohyby s různou periodicitou, za různým účelem a různými směry s různými vzdálenostmi [7].

V nejširším slova smyslu lze mobilitu vysvětlovat jako pohyblivost nebo přemístitelnost. Jedná se o množství lidí, kteří se každodenně přemísťují, což je právě případ dojížděky za zaměstnáním [20].



Obrázek 1 Základní formy prostorové mobility obyvatelstva

Zdroj: [21]

Na předchozím obrázku je jasně vidět, že dojížděka za zaměstnáním spadá do prostorové mobility, je to pohyb obyvatel, který se pravidelně opakuje. Dojížděka může být buď denní, nedenní anebo v nepravidelných intervalech.

1.7.3 Sídelní (regionální) dělba práce

Sídelní dělba práce pojednává o vztahu mezi sídly, zejména mezi městem a venkovem, případně mezi městy v rámci jedné aglomerace. Z pohledu sídelní dělby práce rozlišujeme dva druhy území a to území spádové a zájmové. Mobilita (resp. migrace), která byla vysvětlena výše, je základem pro tuto sídelní dělbu práce [21].

1.7.4 Urbanizace

V nejširším pojetí je urbanizaci možné vyjádřit jako soustředování hospodářského a kulturního života do velkých měst na úkor venkova [21].

Urbanizaci lze chápat také jako společenský proces, ve kterém lze rozlišovat jeho jednotlivé stránky – např. ekonomickou, demografickou, sociální, anebo kulturní. Jedná se o proces celosvětový, který je spojen s rozvojem výrobních sil a forem sociálních a kulturních kontaktů a je podporován novými formami územní dělby práce.

Urbanizaci lze vysvětlit také jako pohyb lidí z malých obcí, zabývajících se převážně zemědělstvím, do jiných (většinou větších) obcí, jejichž činnost je zaměřena převážně na správu, obchod, služby, atd., nebo jako proces přeměny venkovských oblastí v městské [10].

Tímto byly vymezeny základní pojmy týkající se dojížděky zaměstnání a nyní je možné se dále zaměřit na samotnou dojížděku za zaměstnáním.

2 DOJÍŽDKA ZA ZAMĚSTNÁNÍM

Dojíždka do zaměstnání představuje nejvýznamnější část prostorové mobility. Ovlivňuje denní cyklus řady ekonomicky aktivních osob, stejně jako jejich životní styl, postavení na trhu práce a podmínky v rodinách.

2.1 Dojíždka za zaměstnáním všeobecně

Dojíždka do zaměstnání má mnoho důležitých ekonomických aspektů, jako například příspěvek veřejných rozpočtů na krytí prokazatelné ztráty dopravců a zajištění správy komunikací. Ekonomický aspekt avšak není jediný, týkající se dojíždky do zaměstnání. Dalšími takovými aspekty jsou environmentální (např. doprava jako zdroj emisí a hluku) nebo sociální (např. zajištění soudržnosti a kooperace v území nebo stres dopravovaných osob, který může ovlivňovat jejich pracovní výkon) [4].

Je to výrazný sociální jev, jehož rozsah, vzdálenosti, směry a formy odrážejí ekonomickou strukturu daného regionu. Odpovídají dosaženému stupni koncentrace obyvatel a rozmístění pracovních příležitostí. Dojíždka těsně souvisí se sídelní strukturou, což lze ukázat na příkladu malých obcí. Malé obce nemají tolik pracovních příležitostí, proto jsou dlouhodobě zdrojem vyjíždky, naopak pracovní příležitosti se obvykle nacházejí až v obcích s určitou populační velikostí. Původní model, kdy četnost vyjíždky byla závislá na velikosti obce (čím menší obec, tím více vyjížděk), je nahrazován novou formou, kdy dochází ke zvyšování pohybu obyvatel mezi městy navzájem.

V posledních letech stále častěji dochází ke složitějším formám územní dělby práce uvnitř jednotlivých aglomerací. Jako příklad můžeme uvést přesun pracovních příležitostí z města na jeho okraj, nebo až za jeho administrativní hranice, což je typické např. pro logistické aktivity, maloobchod nebo formy průmyslu s nároky na větší plochu a větším dopadem na životní prostředí. Dojíždku je tedy nutno chápat jako proces vztahově-integrační, který se značným způsobem podílí na formování funkčně-prostorových vazeb sídelní struktury [30].

Je nutné rozlišit jednotlivé formy dojíždky a to podle [21]:

- návratnosti na relativně vratné a relativně nevratné;
- pravidelnosti či frekvence na denní, týdenní, měsíční nebo nepravidelné
- délky trvání na dojíždku v rámci dne nebo v delším časovém úseku.

Návratné formy jsou tvořeny migračními procesy, které můžou být doprovázeny změnou trvalého bydliště. Tyto pohyby mají relativně nízkou četnost, ale do určité míry odráží aktivitu jednotlivých územních celků. Tyto procesy jsou statisticky nejsnadněji dokumentovány díky pravidelné evidenci.

Druhá forma dojížděky je tvořena širokým záběrem kyvadlových pohybů, mezi které patří každodenní dojížděka do zaměstnání. Tento pohyb je z hlediska mobility nejčastější a reaguje na rozmístění pracovních příležitostí [21].

2.2 Vývoj dojížděky za zaměstnáním

Údaje o dojížděce za zaměstnáním se zjišťují už od roku 1961 jako součást sčítání lidu, které se opakuje každých deset let. Ovšem data mezi jednotlivými sčítáními nemohou být porovnána a to z důvodu územních změn, kdy se územní jednoty a obce slučovaly anebo naopak rozdělovaly, což vedlo k nemožnosti přepočítat vyjíždějící na novou územní strukturu.

Sledování dojížděky za zaměstnáním mělo velký význam v době centrálně plánované ekonomiky. V době fiktivního nedostatku pracovníků se používaly jako plánovací nástroj tzv. statistické okresní bilance pracovních sil, které měly za cíl vyrovnávat nesoulad mezi nabídkou a poptávkou pracovních sil. Po roce 1989 nastal volný pohyb pracovních sil, což vedlo k tomu, že z určitého pohledu tak mohly detailní informace o pracovní dojížděce ztratit část svého dřívějšího významu. Avšak tyto informace se později projeví jako nezpochybnitelné, především proto, že představují jediný ucelený zdroj informací o směrových i strukturálních charakteristikách dojížděkových proudů, na jejichž základě je možné sestavit také odvětvovou strukturu pracovních příležitostí v potřebném územním detailu měst, obcí nebo regionů. Tyto data podkryjí zejména dlouhodobější tendence trhu práce, transformační úspěšnost anebo naopak restrukturalizační problémy v jednotlivých oblastech [28, 30].

Údaje o počtu vyjíždějících za prací sleduje ČSÚ ve svých pravidelných sčítáních, avšak tyto údaje nemohou být zcela srovnatelné, ať už kvůli metodickým změnám nebo kvůli změnám sídelní struktury. Nezanedbatelné je i sloučení nebo osamostatnění územních jednotek a obcí nebo změna okresů a krajů. Pro příklad v roce 1961 bylo v ČR v době sčítání 8 276 obcí, v roce 2001 potom 6 258 [30].

Pro srovnání toho, jak se počet vyjíždějících měnil od roku 1691 do roku 2001, je zde uvedena tabulka vyjížděky zaměstnaných (respektive ekonomicky aktivních obyvatel).

Tabulka 1 Vyjíždka zaměstnaných (ekonomicky aktivních)

Rok	Zaměstnaní	z toho vyjíždějících							
		z obce	do jiných obcí okresu	z okresu bez zahraničí	v tom		z obce bez zahraničí	do SR	do zahraničí
					do jiných okresů kraje	do jiných krajů			
1961	4 007 215	1 588 606	990 788	591 718	357 256	234 462	1 582 506	6 100	-
1970	4 983 800	1 769 100	1 182 200	581 500	373 500	208 000	1 763 700	5 300	-
1980	5 363 945	1 689 659	1 117 753	565 498	361 035	204 463	1 683 251	6 408	-
1991	5 298 288	1 756 501	1 213 170	529 651	342 896	186 755	1 742 821	5 208	8 472
2001	4 734 758	1 726 877	1 066 899	635 205	314 378	320 827	1 702 104	24 773	

Zdroj: [30]

V tabulce je možné vidět počet vyjíždějících zaměstnaných (za roky 1961 – 2001 ekonomicky aktivních) obyvatel. Údaje jsou mírně zkrácené, jak již bylo dříve řečeno kvůli jiné metodice použité při sčítáních a kvůli jinému územnímu rozdělení státu. Je možno si povšimnout také poklesu zaměstnaných mezi lety 1991 a 2001. Důvodem tohoto jevu je to, že se rozmohlo soukromé podnikání osob a vznikaly nové firmy v místech bydliště obyvatel. Je patrné, že se během posledního desetiletí zvedla výrazně dojíždka do jiných krajů, lidé začali dojíždět na delší vzdálenosti, než tomu byli zvyklí v historii. Je patrné, že díky změně politické situace výrazně přibyl počet lidí, kteří za prací odešli do zahraničí, v roce 2001 toto číslo činilo 24 773 osob [30].

2.3 Dojíždka do zaměstnání v současnosti

Dojíždění za prací je v dnešní době závažnou problematikou, protože současný trend klade vyšší požadavky na mobilitu pracovní síly, než tomu bylo dříve a tento trend se bude i nadále zvyšovat. Tato problematika je ovšem komplikovaná, neboť v ČR není vytvořena dostatečná dopravní síť, která by zaručovala podmínky vyhovující každodennímu dojíždění [25].

2.4 Faktory mající vliv na dojíždku do zaměstnání

V následující tabulce jsou faktory, které ovlivňovaly dojíždku za zaměstnáním mezi roky 1991 a 2001. Tyto faktory lze rozdělit na statistické vlivy a na reálné vlivy, jejichž jednotlivé příklady jsou dále uvedeny.

Tabulka 2 Faktory ovlivňující dojížděku do zaměstnání mezi roky 1991 a 2001

Typy faktorů	Co zvyšuje objem dojížděky	Co snižuje objem dojížděky
Statistické vlivy	Započtení pracujících cizinců s dlouhodobým pobytem	Nezapočtení osob na rodičovské dovolené
	Rozpad a slučování obcí	Zvýšení nedopočtu obyvatel při sčítání
	Rozdílné posuzování předchozího zaměstnání u vojáků	Nárůst počtu odpovědí s nezjištěným místem pracoviště
Reálné vlivy	Nabídka nových pracovních míst v atraktivních regionech, celkové vyšší diferenciacce mezi regiony	Ztráta pracovních míst v oblastech dříve silně koncentrované průmyslové i zemědělské výroby
	Růst počtu osob dlouhodobě žijících mimo trvalé bydliště	Nárůst nezaměstnanosti
	Vstup silných populačních ročníků na trh práce	Rozvoj malého a středního podnikání
	Pokles počtu žen na řádné mateřské dovolené vlivem nižší porodnosti	
	Zlepšení dopravní infrastruktury v některých regionech	Zhoršení dopravní infrastruktury v některých regionech
	Rozvoj automobilizace na venkově, svázení zaměstnanců	Redukce spojů veřejné dopravy na venkově, růst nákladů na dojížděku
	Omezení objemu meziregionální migrace	
	Subjektivní faktory (individuální volba mezi prací a volným časem, ochota pracovat, „demotivující efekt“ sociálních dávek, apod.)	Subjektivní faktory (individuální volba mezi prací a volným časem, ochota pracovat, „demotivující efekt“ sociálních dávek, apod.)

Zdroj: vlastní podle [13]

V České republice je řada míst, kde je vysoká koncentrace průmyslové a zemědělské výroby. Do takovýchto oblastí dojíždí lidé z blízkých, ale i vzdálenějších regionů. Pokud nastane situace, že větší, nebo několik menších podniků svojí výrobu omezí či úplně zruší, dojde k propouštění zaměstnanců a klesne tím pádem i objem dojížděky v této oblasti.

S neustálým zvedáním cen pohonných hmot lidé s nižšími příjmy raději volí jiné formy přepravy než osobní automobil. V současné době ale dochází i k regulaci spojů veřejné dopravy, obzvláště na venkově a zároveň se také zvedá cena služeb za přepravu. Proto

dochází k tomu, že řada lidí raději zvolí práci v místě svého bydliště, která je třeba i hůře finančně ohodnocená, ale tím, že nebudou muset vynakládat svoje peněžní prostředky za dopravu, se jejich skutečné náklady sníží.

Ne tak vysoký, ale přesto nezanedbatelný faktor, který zvyšuje objem dojížděky je i vstoupení lidí narozených v 70. letech na trh práce. V 70. letech minulého století se narodilo velké množství dětí, které v dospělosti v rozmezí pár let nastoupili na trh práce. V některých regionech nebylo tolik pracovních příležitostí, proto tito lidé do práce často dojížděli.

To, co také ovlivňuje objem dojížděky, jsou i lidé sami. Jsou osoby, které raději zvolí práci, kde jim dojíždění neubere z času, který mají určený na svoje koníčky a zájmy, i pokud by tato práce neměla plně odpovídat jejich vzdělání a kvalifikaci. V určitých případech je demotivujícím faktorem i výše sociálních dávek. Pokud je hodnota sociálních dávek vyšší, než pokud by člověk pracoval a dával část výdělku na dopravu, lidé ztrácí motivaci k práci nebo i k samotnému hledání si práce. A v neposlední řadě jsou i lidé, kteří nejsou ochotní pracovat za jakýchkoliv podmínek [13].

Lidé, kteří do svého zaměstnání dojíždějí, k tomu využívají nějakého dopravního prostředku. To, jak a proč si lidé volí dopravní prostředek, bude vysvětleno v následující kapitole.

2.5 Volba dopravního prostředku

Jedna z věcí, podle které se lidé rozhodují, jaký dopravní prostředek použijí, je to, jak dlouho cesta určitým dopravním prostředkem trvá. Dalo by se říci, že čím déle cesta trvá v porovnání s ostatními dopravními prostředky, tím je pravděpodobnost zvolení toho určitého dopravního prostředku nižší. Každý jedinec se snaží trávit na cestě co možná nejméně času, proto se snaží množství času v dopravním prostředku co nejvíce minimalizovat.

Dalším faktorem, ke kterému lidé přihlíží, je rozdíl ve finančních nákladech při použití rozdílných dopravních prostředků. Obecně platí, že čím je cesta jedním dopravním prostředkem více nákladná než cesta jinými formami dopravních prostředků, tím je méně pravděpodobné, že si jedinec tento prostředek zvolí. Lidé se snaží o co nejvyšší snížení nákladů na cestování do zaměstnání [1].

Třetím skupinou faktorů jsou ekonomické faktory, které ovlivňují individuální volbu dopravního prostředku. Příjem osoby ovlivňuje to, jaký dopravní prostředek použije. Osoby s vyšším příjmem budou s větší pravděpodobností používat osobní automobily, protože bohatší lidé raději využijí komfortu cestování většími a pohodlnějšími automobily. Naopak

určité hypotézy říkají, že řízení automobilu je přitažlivé pro mladé a méně majetné lidi, protože řízení a vlastnictví automobilu v nich vyvolává pocit začlenění do většinové společnosti. Psychologicky jde o to, že si tím mladí lidé kompenzují svůj nižší sociální status.

Nepomíjenou roli ve volbě dopravního prostředku hraje i bydliště obyvatel. Je rozdíl, zda člověk bydlí ve vnitřním městě, v centru menšího či velkého města a záleží také na tom, jaká občanská vybavenost je v místě bydliště v pěší vzdálenosti. Lidé, kteří bydlí na předměstí, ke svým cestám využívají více automobil a to z důvodů jako je například špatná dostupnost MHD, anebo jede více členů domácnosti jedním vozem nebo také proto, že při cestě využijí služeb či obchodů, které ve svém bydlišti nemají. Problém dostupnosti, frekvence a kvalita MHD hraje významnou roli při výběru dopravního prostředku. Pokud se zastávka nachází dál od místa bydliště a pokud spoje nejezdí často, lidé raději zvolí jiný a dostupnější typ přepravy, ať už automobil nebo například kolo [1].

2.6 Environmentálně šetrnější doprava

Jako příklad toho, jak docílit ekologičtější přepravy osob do zaměstnání, můžeme využít města Nantes ve Francii. To již v roce 2004 vypracovalo plán mobility pro město. Cílem toho plánu bylo zvednout podíl městské hromadné dopravy o 10% a zároveň o 5% snížit podíl automobilové dopravy při dojížděce do zaměstnání. Toho chtěli docílit zejména plánem mobility pro podniky ve městě, při čemž magistrát pořádal kampaně, při kterých vyzýval své zaměstnance k tomu, aby využívali k přepravě městské hromadné dopravy, kol nebo aby do zaměstnání chodili pěšky. To ovšem nemělo žádný efekt, proto město přistoupilo k tomu, že zrušilo část parkovacích míst v blízkosti firem a naopak o 50% snížilo jízdné pro zaměstnance, kteří si koupili kartu na MHD na dobu jednoho roku, a zlevnilo jízdenky koupené za účelem služební cesty. I městská hromadná doprava ve městě je z velké části ekologičtější, 80% autobusů nejezdí na benzín či naftu, ale na zemní plyn. Ve městě jsou ale vytvořeny i vhodné podmínky pro cyklisty. Není zde problém vzít si s sebou kolo do autobusu, nebo si pronajmout bezpečné parkovací místo pro své kolo. Není však zapomínáno ani na ty, kteří kolo nevlastní, zaměstnanci podniků si zde mohou kolo pronajmout nebo vypůjčit [2].

3 ANALÝZA DOJÍŽDKY ZA ZAMĚSTNÁNÍM VE STŘEDOČESKÉM KRAJI

3.1 Obecné informace o Středočeském kraji

K vytvoření lepšího obrazu o kraji je první část této kapitoly věnována informacím o kraji, obecnému popisu a základním statistickým datům.

Středočeský kraj se nachází uprostřed území Čech, svým územím se rozprostírá kolem hlavního města Prahy a zároveň sousedí s dalšími sedmi kraji. Díky své velikosti a počtu obyvatel patří mezi největší kraje České Republiky, konkrétněji zabírá 14% jejího území. Kraj se člení na 12 okresů s 10 okresními městy a na 26 územně samosprávných celků [8].

Ve druhé polovině devadesátých let minulého století začal měnit demografický vývoj kraje, stěhují se do něj především mladí lidé, a to zejména díky výstavbě satelitních měst v blízkosti Prahy. Jak již bylo řečeno, kraj obklopuje hlavní město Prahu a díky tomu existuje hustá dopravní síť mezi těmito dvěma kraji. Pro Prahu je kraj důležitý zejména díky pracovní síle, která míří do Prahy, dále také doplňuje pražský průmysl a také Prahu zásobuje potravinami. Středočeský kraj má hustou a také přetíženou dopravní síť, přes jeho území vedou do hlavního města hlavní železniční i silniční tratě. Krajem prochází také $\frac{3}{4}$ délky Labsko-vltavské vodní cesty, která funguje v ČR pro vnitrostátní i mezinárodní vodní přepravu. V kraji je rozvinutá zemědělská i průmyslová výroba, přičemž stěžejními průmyslovými odvětvími v kraji jsou převážně strojírenství, potravinářství a chemický průmysl. Menší podíl mají ještě podniky ve sklářském oboru a v polygrafii [17].

Statistické údaje Středočeského kraje (k 31. 12. 2011) [17]:

- rozloha: 11 015;
- počet obyvatel: 1 279 345;
- počet obcí: 1 148;
- obecná míra nezaměstnanosti: 5,1%;
- průměrná měsíční mzda: 24 064 Kč.

Je zřejmé, že problematika dojížděky za zaměstnáním bude ve Středočeském kraji velice aktuální, již díky jeho poloze ve středu Čech a blízkosti Prahy, ale také díky tomu, že v kraji se nachází průmyslové podniky zaměstnávající lidi z širokého okolí.

3.2 Intenzita vyjížděky do zaměstnání

V kraji každým rokem stoupá počet lidí vyjíždějících za prací, což dokazuje fakt, že v roce 2001 byl počet těchto osob 273 550 a v roce 2011, kdy se toto číslo zvětšilo o 2,2%, vzrostl počet lidí 279 664. Intenzita vyjížděky do zaměstnání, což je podíl osob, které dojíždějí za prací, na celkovém počtu zaměstnaných osob, se mezi lety 1991 a 2001 zvýšila o 4,5% a lze předpokládat, že toto procento bude rok od roku vyšší [9].

Tuto situaci vykresluje následující tabulka, kde je zobrazena intenzita vyjížděky za zaměstnáním v letech 1991 a 2001.

Tabulka 3 Intenzita vyjížděky za zaměstnáním v letech 1991 a 2001

Okres, kraj	Podíl vyjíždějících zaměstnaných osob z obce bydliště (v %)		Podíl vyjíždějících denně z úhrnu vyjíždějících z obce (v %)	
	1991	2001	1991	2001
Benešov	42,1	49,1	90,0	82,5
Beroun	56,9	59,5	95,5	87,5
Kladno	46,3	51,0	95,8	85,9
Kolín	45,9	51,9	90,6	84,4
Kutná Hora	39,5	46,6	89,7	81,7
Mělník	43,9	48,3	93,9	86,7
Mladá Boleslav	39,1	45,5	91,7	89,4
Nymburk	47,4	53,8	91,3	84,9
Praha - východ	58,4	57,1	95,0	88,7
Praha - západ	66,2	63,4	95,1	88,9
Příbram	41,4	46,9	91,0	84,3
Rakovník	43,3	50,5	92,5	85,2
Kraj celkem	47,2	51,7	93,0	86,1

Zdroj: vlastní podle [9]

Z tabulky je patrné, že celkem u deseti okresů z dvanácti došlo ke zvýšení podílu vyjíždějících osob za zaměstnáním z celkového počtu zaměstnaných osob. Nejvyšší přírůstek zaznamenal okres Rakovník, kde se tento podíl zvýšil oproti roku 1991 o 7,2%. Naopak v okresech Praha – východ a Praha – západ došlo k poklesu intenzity vyjížděky, avšak i přes to má okres Praha – západ nejvyšší podíl osob vyjíždějících za zaměstnáním z celkového počtu zaměstnaných osob ze všech okresů Středočeského kraje.

Intenzita vyjížděky za zaměstnáním se liší i podle pohlaví. U žen je výrazně nižší než u mužů, avšak porovnáním let 1991 a 2001 je možné vidět, že u žen intenzita vyjížděky vzrostla o 9,4%, zatímco u mužů byl nárůst pouze o 1,4% [9].

Tabulka 4 Intenzita vyjížděky za zaměstnáním u mužů a žen v letech 1991 a 2001

Okres, kraj	Podíl vyjíždějících zaměstnaných osob z obce bydliště (v %)			
	Muži		Ženy	
	1991	2001	1991	2001
Benešov	46,4	51,3	37,3	46,4
Beroun	60,1	61,2	53,0	57,3
Kladno	55,1	54,7	37,6	46,5
Kolín	52,5	54,3	38,8	48,8
Kutná Hora	44,7	50,6	33,7	41,2
Mělník	49,0	51,2	38,2	44,7
Mladá Boleslav	43,4	47,7	34,2	42,9
Nymburk	54,0	57,3	40,7	49,4
Praha - východ	62,8	57,5	53,3	56,6
Praha - západ	70,3	62,9	61,4	63,9
Příbram	46,7	50,2	35,4	42,7
Rakovník	48,9	53,7	37,0	46,4
Kraj celkem	52,7	54,1	37,0	46,4

Zdroj: vlastní podle [9]

Lze dokázat, že intenzita vyjížděky závisí na velikosti obce. Čím větší je obec, tím klesá intenzita vyjížděky a obráceně, čím je obec menší, tím více lidí z obce vyjíždí za zaměstnáním. Je to dáno hlavně tím, že ve větších obcích je více pracovních příležitostí, přičemž zaměstnání bývá i lépe finančně ohodnocené. Výjimkou je město Kladno, které, ač patří do kategorie měst nad 50 000 obyvatel, má podíl vyjíždějících z obce 35,7% ze všech zaměstnaných osob. Je to způsobeno převážně tím, že ve městě proběhla restrukturalizace průmyslu a snížil se výrazně počet pracovních příležitostí. Obyvatelé dojíždí hlavně do nedaleké Prahy, z celkového počtu vyjíždějících mužů a žen je to více než tři čtvrtiny mužů a téměř dvě třetiny žen [9].

Jak je patrné z intenzity dojížděky, liší se počet dojíždějících mužů a počet dojíždějících žen. Více o rozdílech v dojíždění mezi pohlavími je popsáno v další kapitole.

3.3 Vyjížd'ka podle pohlaví

Ve vyjížd'ce za prací mužů a žen je rozdíl. Ženy všeobecně volí práci blízko svého bydliště. Z hlediska náročnosti času na dojíždění, ženy často volí horší pracovní místo, bez ohledu na své vzdělání a kvalifikaci, které je ale blíže jejich bydlišti, protože tak dokážou lépe skloubit roli pracovní i mateřskou [25].

Analýza ČSÚ prokázala, že podíl žen mezi vyjíždějícími za prací klesá tím více, čím více vzrůstá i čas vyjížd'ky. V nejkratším zkoumaném časovém úseku, což je do 15 minut, byl podíl žen o 1,8% vyšší než podíl mužů. U ostatních časových kategorií, čili kategorií delších než 15 minut, byl podíl mužů vyšší než podíl žen. Existují i rozdíly ve vyjížd'ce mimo obec a v rámci obce. U vyjížd'ky za prací mimo obec je ve všech časových intervalech převaha mužů, i když větší rozdíly jsou až od kategorie 60 minut a více, pod 60 minut nejsou rozdíly mužů a žen tak výrazné. Avšak co se týče vyjížd'ky v rámci obce, podíl žen převyšoval podíl mužů a to zejména v časových kategoriích do 44 minut. V ostatních kategoriích už začíná opět převyšovat podíl mužů, nevýrazněji v kategorii 90 minut a více, kdy tento rozdíl dosahoval hodnot 22,7% [3].

V následující tabulce je uveden počet vyjíždějících osob za jednotlivé okresy a podíl mužů a žen na těchto číslech.

Tabulka 5 Vyjížd'ka podle pohlaví

Okres, kraj	Vyjíždějící z obce celkem	v tom (v %)	
		muži	ženy
Benešov	22 294	58,4	41,6
Beroun	22 040	57,5	42,5
Kladno	36 159	58,7	41,3
Kolín	23 312	58,4	41,6
Kutná Hora	15 361	62,2	37,8
Mělník	22 120	58,8	41,2
Mladá Boleslav	26 824	58,4	41,6
Nymburk	21 370	58,9	41,1
Praha - východ	27 516	56,2	43,8
Praha - západ	26 523	54,8	45,2
Příbram	23 567	59,5	40,5
Rakovník	12 578	59,5	40,5
Kraj celkem	279 664	58,2	41,8

Zdroj: [29]

Na první pohled je patrné, že muži dojíždějí za prací daleko víc než ženy. Obecně by se dalo říct, že poměr vyjížděky mužů a žen je 60% k/ke 40%. Dojížděka u žen ale oproti roku 1991 vzrostla více než u mužů. V roce 2001 vyjíždělo za zaměstnáním 162 863 mužů a 116 801 žen, ve srovnání s rokem 1991 se počet vyjíždějících mužů zvedl o téměř 2 300 osob a počet žen vzrostl o více než 3 800 osob.

Při pohledu na jednotlivé okresy je vidět, že zde se již jednotlivé hodnoty liší. Nejvyšší rozdíl je v okrese Kutná Hora, kde 62,2% mužů vyjíždí za zaměstnáním, kdežto žen za prací jezdí pouze 37,8% . Naopak nejvíce žen dojíždí v okresech Praha – východ a Praha – západ, což je dáno dobrou dopravní dostupností do hlavního města, kde jsou často lepší pracovní příležitosti i lepší platové ohodnocení [29].

3.4 Vyjížděka podle věku

Věk hraje velkou roli v zaměstnání člověka. V dnešní době jsou ze strany zaměstnavatelů nejvíce žádoucí věkové skupiny 25-29 a 30-39. Osoby mladšího věku, většinou absolventi a mladí lidé bez větší praxe, nejsou pro zaměstnavatele atraktivní. Naopak skupina 40 a výše má problém ten, že zaměstnavatelé nechtějí zaměstnávat osoby starší. Tyto věkové skupiny mají problém najít si práci ve svém bydlišti, a proto musí za zaměstnáním dojíždět.

Údaje o vyjížděce zaměstnaných podle věku ukazuje následující tabulka.

Tabulka 6 Vyjížděka podle věku

Okres, kraj	Vyjíždějící z obce celkem	v tom ve věku (v %)					
		15 - 24	25 - 29	30 - 39	40 - 49	50 - 59	60 a více
Benešov	22 294	19,0	16,0	22,2	23,7	17,4	1,7
Beroun	22 040	15,7	15,3	23,4	23,8	19,8	2,0
Kladno	36 159	14,7	16,1	24,2	24,1	18,8	2,1
Kolín	23 312	16,8	15,7	22,1	25,2	18,5	1,8
Kutná Hora	15 361	17,2	15,9	24,0	24,9	16,6	1,3
Mělník	22 120	16,8	16,2	22,6	23,2	19,2	2,0
Mladá Boleslav	26 824	17,6	15,9	22,4	24,0	18,1	1,9
Nymburk	21 370	16,9	16,7	22,8	23,5	18,3	1,8
Praha - východ	27 516	14,9	14,7	21,8	24,6	21,1	2,9
Praha - západ	26 523	13,6	14,1	22,3	23,9	22,5	3,5
Příbram	23 567	17,5	16,3	23,3	24,5	16,6	1,7
Rakovník	12 578	17,1	16,3	23,3	24,7	17,3	1,4
Kraj celkem	279 664	16,3	15,7	22,9	24,1	18,9	2,1

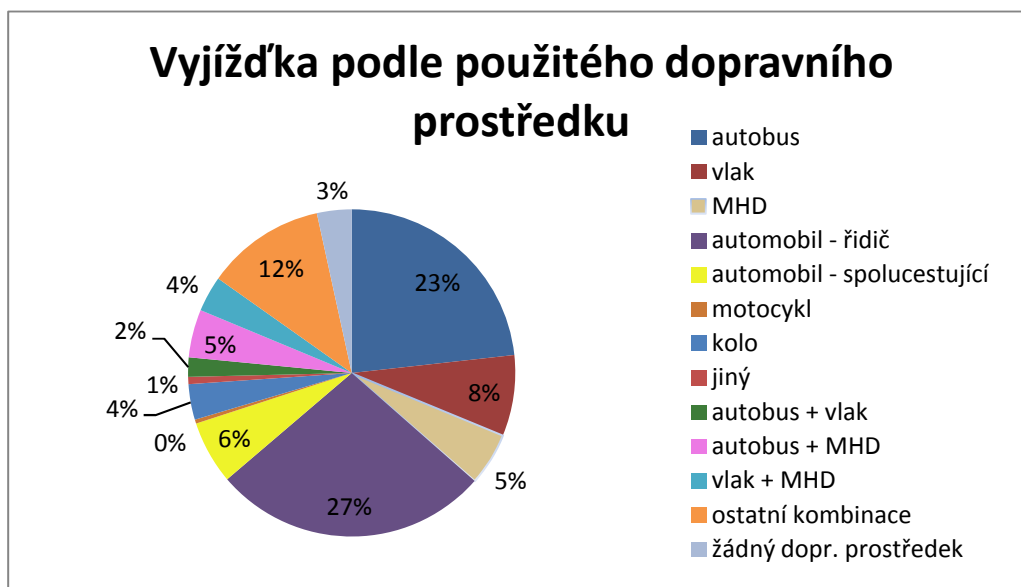
Zdroj: vlastní podle [29]

Podle údajů ČSÚ je zřejmé, že nejvíce za prací vyjíždí osoby ve věkové skupině 40 – 49 let, tato skupina je zastoupena 24% z celkového počtu 279 664 osob. Jeden z důvodů, proč osoby v tomto věku často vyjíždí za zaměstnáním, může být ten, že lidé z této věkové skupiny se často ocitají v situaci, kdy si musí hledat nové zaměstnání a díky jejich věku je pro ně těžší si toto zaměstnání najít a jsou proto nuceni častěji za prací dojíždět. Mladší věkové skupiny, jimiž jsou skupiny 15 – 24 let, 25 – 29 let a 30 – 39 let vyjíždí za zaměstnáním velice hojně, celkově tyto skupiny tvoří 55% ze všech vyjíždějících. Je to dáno tím, že mladí lidé jsou více flexibilní z hlediska mobility, třeba i díky tomu, že jsou bezdětní, svobodní a nezabírá jim péče o rodinu tolik času, jako právě starším lidem. Mladí lidé chtějí také dosáhnout co nejvyššího kariérního růstu, pokud možno v co nejkratším časovém intervalu, tak jsou ochotni za zaměstnáním cestovat daleko více, než lidé starší. Z následující tabulky o vyjížděcích podle věku je i jasné patrné, že osoby od 50 roku věku dojíždějí výrazně méně, než v předchozí věkové skupině. I to souvisí s flexibilitou a ochotou dojíždět. Lidé ve starším a předdůchodovém věku nejsou ochotni trávit delší čas na cestě za zaměstnáním [29].

3.5 Vyjížděčka podle použitého dopravního prostředku

Vyjíždějící osoby ke své přepravě využívají různých dopravních prostředků. Problematika výběru dopravního prostředku je uvedena v kapitole 2.5. Jak je vidět v následujícím grafu, nejvyšší procentuální zastoupení má automobil, celkově ho k přepravě využívá 33% osob, z toho 27% jako řidiči a 6% jako spolucestující. Výrazně méně lidí se přepravuje vlakem, hlavním důvodem je to, že vlak nemá v České republice tak hustou dopravní síť, což je problémem převážně malých obcí, kde chybí vlakové spojení a lidé jsou zde odkázáni na jiné dopravní prostředky. V kraji není využíváno k přepravě kolo, toho využívají pouhá 4% vyjíždějících. Hlavním důvodem je to, že lidé dojíždí převážně na delší vzdálenosti, což činí z kola neatraktivní a nepoužitelný dopravní prostředek. Téměř zanedbatelnou hodnotu má v přepravě za zaměstnáním motocykl, který využívá pouze 0,4% z vyjíždějících lidí [5].

Tato situace je zobrazena v následujícím obrázku, který znázorňuje vyjížďku za zaměstnáním podle toho, jaký dopravní prostředek lidé využili.



Obrázek 2 Vyjíždka podle použitého dopravního prostředku

Zdroj: [5]

V následující tabulce jsou uvedeny nejčastější dopravní prostředky používané k přepravě do zaměstnání a počet lidí, kteří tyto dopravní prostředky využívají. Tabulka obsahuje i následné procentuální rozdělení mužů a žen, kteří se do svého zaměstnání tyto dopravní prostředky využívají. Údaje o vyjíždějících do jiné obce jsou očištěny o vyjížďku za zaměstnáním do zahraničí [5].

Tabulka 7 Vyjíždějící denně podle použitého dopravního prostředku

	celkem		v tom (v %)	
	počet	v %	muži	ženy
Vyjíždějící do jiné obce ČR celkem, z toho:	278 314	100,0	100,0	100,0
autobus	64 230	23,1	17,3	31,3
vlak	22 045	7,9	7,5	8,5
MHD	14 489	5,2	3,8	7,1
automobil - řidič	75 480	27,1	36,1	14,5
automobil - spolucestující	17 326	6,2	5,9	6,7
motocykl	1 014	0,4	0,5	0,1
kolo	9 808	3,5	4,1	2,7
jiný	1 954	0,7	1,0	0,3
autobus + vlak	5 179	1,9	1,6	2,3
autobus + MHD	13 016	4,7	3,3	6,7
vlak + MHD	9 616	3,5	3,0	4,1
ostatní kombinace	32 559	11,7	11,7	11,7
žádný dopr. prostředek	9 552	3,4	3,5	3,3

Zdroj: [5]

Nejčastěji využívaným dopravním prostředkem je osobní automobil, jako řidiči ho využívá 27% vyjíždějících obyvatel. Je zajímavé, že muži využívají automobil daleko více než ženy, rozdílem o více než 20%. Hned po automobilu je hojně využíván další ze silničních vozidel, a to autobus, který využívají více ženy než muži. Procento žen, využívající k přepravě do zaměstnání autobus je o 14% vyšší než procento mužů.

4 VLIV UDRŽITELNÉHO ROZVOJE NA DOJÍŽDKU ZA ZAMĚŠTNÁNÍM A MOŽNÉ ŘEŠENÍ PROBLÉMU AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY VE MĚSTECH

Hlavním problémem dojížďky za zaměstnáním z pohledu udržitelného je její vliv na životní prostředí. Pokud nadále bude vysoké procento lidí využívat ke své přepravě automobil, bude to mít negativní vliv na životní prostředí. Lidé by měli více využívat alternativu, která by byla k životnímu prostředí více šetrná. Jestli se zaměstnání člověka nachází nedaleko jeho bydliště, bylo by vhodné, aby ke své přepravě využil kolo, popřípadě městskou hromadnou dopravu, vlak nebo autobus. Všechny tyto varianty jsou pro životní prostředí vhodnější, než přeprava osobním automobilem.

Rozvoj dopravního systému, který by byl šetrný k životnímu prostředí a zároveň se snažil naplňovat pilíře udržitelného rozvoje, je prioritou Ministerstva dopravy České republiky. Silnice a jiná dopravní infrastruktura zabírají 25-30% země z urbanizovaných oblastí. Doprava v celém světě je zodpovědná za 26% emisí oxidu uhličitého díky spalování fosilních paliv. Nezanedbatelný je ale i její negativní vliv na životní prostředí v regionech. Dochází zde k okyselení půdy a vody, znečištění vzduchu a k zhoršení lidského zdraví [6].

Ministerstvo dopravy České republiky je zapojeno do operačního programu Doprava, díky kterému dostává od Evropské unie vysoké dotace na zlepšení dopravní situace v České republice s ohledem na udržitelný rozvoj. Jedním z bodů tohoto programu je zlepšení kvality dopravy a ochrany životního prostředí [14].

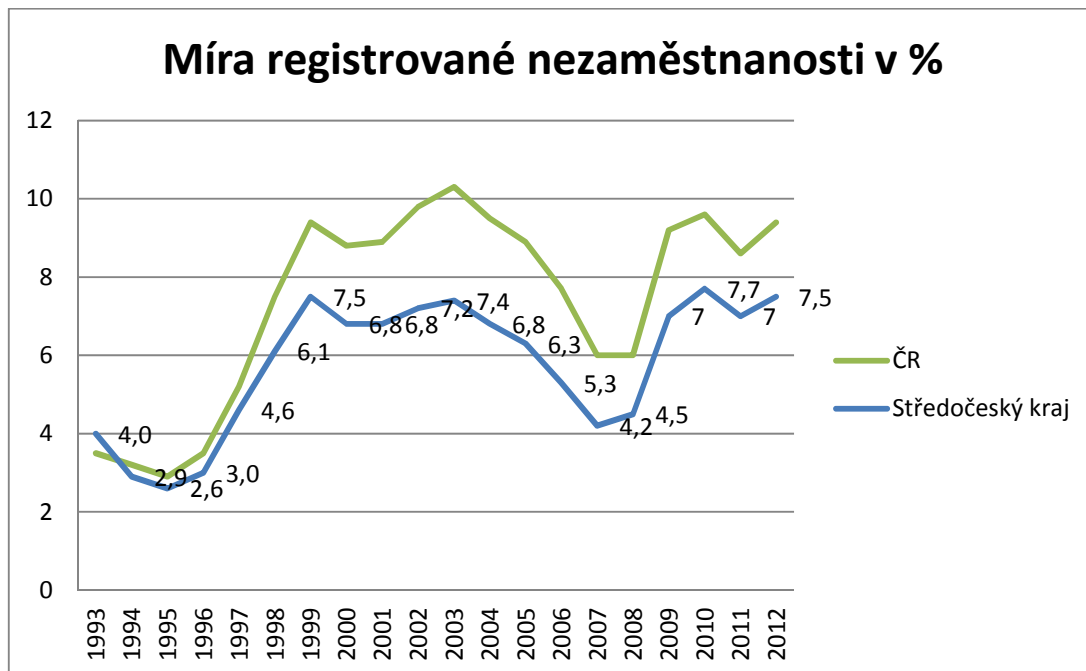
Na dojížďku za zaměstnáním nemá významný vliv sociální pilíř, naopak důležitějšími jsou ekonomický a environmentální pilíř, na ty je také níže zaměřeno a to konkrétně na míru registrované nezaměstnanosti, která spadá do ekonomického pilíře a na investice na ochranu životního prostředí, spadající do pilíře životního prostředí.

4.1 Míra registrované nezaměstnanosti

Mírou registrované nezaměstnanosti se rozumí podíl počtu dosažitelných neumístěných uchazečů o zaměstnání na pracovní síle. Do pracovní síly jsou zahrnuti i zaměstnaní, dosažitelní uchazeči (jsou to osoby, které při nabídce vhodného pracovního místa mohou ihned nastoupit do zaměstnání) a cizinci, kteří na daném území pracují. Do konce června roku 2004 se používala metodika rozdílná, kdy míra registrované nezaměstnanosti vyjadřovala podíl

celkového počtu neumístěných uchazečů o práci na pracovní síle (nebyli započítáni cizinci) [27].

Následující graf zobrazuje vývoj míry registrované nezaměstnanosti ve Středočeském kraji v porovnání s vývojem za celou Českou republiku.



Obrázek 3 Míra registrované nezaměstnanosti v %

Zdroj: [27]

Z grafu je patrné, že míra registrované nezaměstnanosti ve Středočeském kraji se dlouhodobě nachází pod mírou registrované nezaměstnanosti za celou Českou republiku. Obě křivky, jak ta za ČR, tak ta za Středočeský kraj, mají podobný vývoj. Od roku 1993 až do roku 1995 docházelo k poklesu míry nezaměstnanosti, avšak poté se situace začala měnit a až do roku 1999 následoval prudký růst, který trval do roku 2003. Mezi lety 1995 až 1999, kdy došlo k vysokému nárůstu registrované nezaměstnanosti, došlo také ke zvýšení počtu vyjíždějících z obce. Tato situace se opakuje i od roku 2007 do současnosti, kdy také důsledkem ekonomické krize došlo k zvýšení nezaměstnanosti a jak ukázaly první výsledky ze sčítání lidu z roku 2011, vzrostl i počet vyjíždějících a to na 2 062 124 osob. Díky tomu lze říci, že dojíždka do zaměstnání má spojitost na registrovanou míru nezaměstnanosti. Pokud registrovaná míra nezaměstnanosti stoupá, roste i počet vyjíždějících. Tato situace nemusí samozřejmě platit vždy, avšak nelze odepřít vliv míry nezaměstnanosti na dojíždku za zaměstnáním [27].

4.2 Investiční výdaje na ochranu životního prostředí

Mezi hlavní výdaje na ochranu životního prostředí spadají převážně výdaje na pořízení dlouhodobého hmotného majetku a dále neinvestiční náklady, které mají co do činění s ochranou životního prostředí. V následující tabulce jsou uvedeny neinvestiční náklady na ochranu životního prostředí za Českou republiku a Středočeský kraj [27].

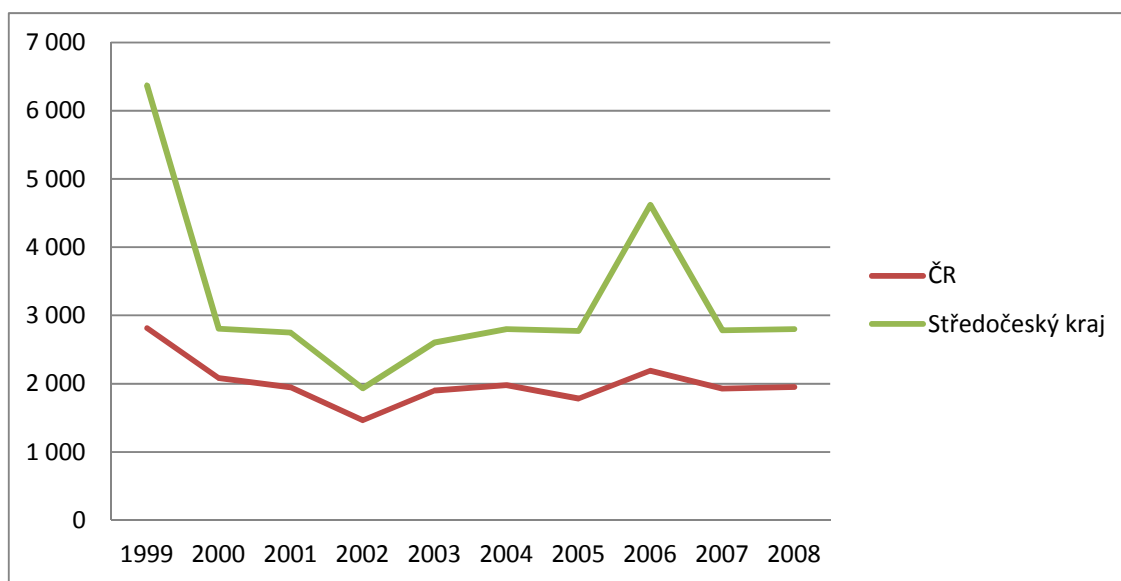
Tabulka 8 Neinvestiční náklady na ochranu životního prostředí podle zaměření v %

		ČR	Středočeský kraj
2005	Ochrana ovzduší a klimatu	9,1	10,1
	Nakládání s odpadními vodami	22,1	24,5
	Nakládání s odpady	53,9	54,0
	Ochrana a sanace půdy a vod	7,3	8,9
	Ostatní	7,7	2,5
2008	Ochrana ovzduší a klimatu	5,9	6,7
	Nakládání s odpadními vodami	16,4	20,4
	Nakládání s odpady	68,5	68,6
	Ochrana a sanace půdy a vod	5,7	2,1
	Ostatní	3,5	2,3

Zdroj: [27]

Investice na ochranu životního prostředí dosahovaly v roce 2005 vyšších hodnot než v roce 2008 a to jak za celou Českou republiku, tak i za Středočeský kraj. Pouze investice na nakládání s odpady vzrostly a to o více než 14%. V České republice se nejméně investuje do ochrany ovzduší a ochrany před sanací půdy a vod, což jsou oblasti, které ovlivňuje právě dojížděka za zaměstnáním [27].

V následujícím grafu jsou uvedeny investice na ochranu životního prostředí v Kč na obyvatele s porovnáním ČR a Středočeského kraje.



Obrázek 4 Pořízené investice na ochranu životního prostředí v Kč na obyvatele (v běžných cenách)

Zdroj: [27]

Z grafu lze vyčíst, až do roku 2002 podíl investic na ochranu životního prostředí klesal, tato situace se na 4 roky, konkrétně do roku 2006, změnila a investice měly stoupající tendenci, avšak poté se opět snižovaly. Dojížděka do zaměstnání, jak v České republice, tak ve Středočeském kraji, stoupá, nevykazuje výrazné výkyvy jako investice na ochranu životního prostředí, proto lze říci, že vliv investic nemá vliv na dojížděku za zaměstnáním [27].

ZÁVĚR

Práce byla zaměřena na dojížděku do zaměstnání a to jak v České republice, tak pouze v její části, kterou představoval Středočeský kraj. Porovnáním výsledků sčítání lidu, domů a bytů z různých let bylo vyzorováno, že osob, které dojíždí do zaměstnání, přibývá. Převahu v dojíždění mají muži, hlavně ve věkových skupinách 30-39 let a 40-49 let. Důvodem, kvůli kterému ženy nedojíždí v takovém počtu jako muži a dojíždějí převážně na kratší vzdálenosti je to, že ženy raději plní roli mateřskou a rodinou a raději si hledají práci blízko svého bydliště. Dopravní prostředek, který je nejčastěji využíván k přepravě do práce je automobil, který využívají opět více muži než ženy. Tento fakt úzce souvisí s kontextem udržitelnosti a to s oblastí ochrany životního prostředí. Automobilová doprava není šetrná k životnímu prostředí, zhoršuje kvalitu ovzduší a tím dochází ke zhoršení života i samotných obyvatel. Lidé by se do budoucna měli naučit více používat alternativní pohonné hmoty a hlavně omezit jízdu autem jen na nejnnutnější případy.

Kontext udržitelnosti byl v práci reprezentován dvěma pilíři a to pilířem ekonomickým a pilířem environmentálním. Při zkoumání vlivu ekonomického pilíře na dojížděku do zaměstnání bylo využito jako ukazatele registrované míry nezaměstnanosti, při čemž porovnáním dat o dojížděce a o nezaměstnanosti se zjistilo, že míra nezaměstnanosti má vliv na dojížděku. Pokud míra nezaměstnanosti má vzrůstající trend, dá se očekávat, že se zvýší i dojížděka do zaměstnání.

Druhý pilíř, pilíř environmentální, se zaměřoval na vliv investic na ochranu životního prostředí na dojížděku do zaměstnání. V tomto šetření se ukázalo, že investice na ochranu životního prostředí dojížděku do zaměstnání neovlivňují. Ale pilíř životního prostředí by neměl být pro obyvatele dojíždějící do práce nevýznamný. Sami lidé tento pilíř ovlivňují tím, jaký dopravní prostředek ke své cestě využijí. Každý by měl zvážit alternativy dojížděky a zvolit tu, která je k životnímu prostředí nejšetrnější.

POUŽITÁ LITERATURA

- [1] BRAUN KOHLOVÁ, Markéta. *Cesty městem: O racionalitě každodenního cestování*. Praha: Sociologické nakladatelství, 2012. ISBN 978-80-7419-099-5.
- [2] Cyklozajímavosti. *Ministerstvo dopravy* [online]. 2009 [cit. 2013-04-26]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/cs/Silnicni_doprava/ROZVOJ_CYKLISTICKE_DOPRAVY_V_CR/CYKLOZAJIMAVOSTI/CYKLOZAJIMAVOSTI.htm
- [3] Čas věnovaný vyjíždění. *Český statistický úřad* [online]. 13. 8. 2004 [cit. 2013-03-19]. Dostupné z: [http://www.czso.cz/csu/2004edicniplan.nsf/t/9A004A43B5/\\$File/111004a25.pdf](http://www.czso.cz/csu/2004edicniplan.nsf/t/9A004A43B5/$File/111004a25.pdf)
- [4] Dopravní síť a jejich vliv na potenciální dojížděku do zaměstnání v ČR se zaměřením na Ostravsko. *IMPIS GA ČR projekt - Industriální město v post-industriální společnosti* [online]. 28. 2. 2009 [cit. 2013-03-31]. Dostupné z: http://impis.vsb.cz/docs/journal/Horak_Ivan.pdf
- [5] Dopravní prostředek používaný k cestě za prací. *Český statistický úřad: Krajská správa ČSÚ pro Středočeský kraj* [online]. 2005 [cit. 2013-02-05]. Dostupné z: [http://www.czso.cz/csu/2004edicniplan.nsf/t/C8004B9825/\\$File/kap_2_6.pdf](http://www.czso.cz/csu/2004edicniplan.nsf/t/C8004B9825/$File/kap_2_6.pdf)
- [6] EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT. *Safe & sustainable transport: A Matter of Quality Assurance*. Paris: OECD Publications Service, 2003. ISBN 92-821-1303-5.
- [7] HUDEČKOVÁ, Helena, Michal LOŠŤÁK a Adéla ŠEVČÍKOVÁ. *Regionalistika, regionální rozvoj a rozvoj venkova*. Praha: Česká zemědělská univerzita v Praze, 2005. ISBN 80-213-1413-3.
- [8] Informace o Středočeském kraji. *Středočeský kraj* [online]. 2008 [cit. 2013-02-15]. Dostupné z: <http://www.kr-stredocesky.cz/portal/stredocesky-kraj/informace-o-kraji/>
- [9] Intenzita vyjížděky z obcí. *Český statistický úřad: Krajská správa ČSÚ pro Středočeský kraj* [online]. 18. 3. 2005 [cit. 2013-03-02]. Dostupné z: [http://www.czso.cz/csu/2004edicniplan.nsf/t/C8004B751A/\\$File/kap_2_2.pdf](http://www.czso.cz/csu/2004edicniplan.nsf/t/C8004B751A/$File/kap_2_2.pdf)
- [10] KADEBÁŘKOVÁ, Jaroslava a kol. *Úvod do regionálních věd a veřejné správy: v aktuálním znění*. Praha: IFEC, 2001. ISBN 80-86412-08-3.

- [11] KUCHAR, Pavel. *Trh práce: sociologická analýza*. Praha: Karolinum, 2007. ISBN 978-80-246-1383-3.
- [12] MATOUŠKOVÁ, Zdena, Jaroslav MACHÁČEK, Josef POSTRÁNECKÝ a Petr TOTH. *Regionální a municipální ekonomika*. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze, 2000. ISBN 80-245-0061-2.
- [13] Metodické vysvětlivky. *Český statistický úřad: Krajská správa ČSÚ pro Středočeský kraj* [online]. 18. 3. 2005 [cit. 2013-02-28]. Dostupné z: [http://www.czso.cz/csu/2004edicniplan.nsf/t/C8004AF14B/\\$File/Met_vysv.pdf](http://www.czso.cz/csu/2004edicniplan.nsf/t/C8004AF14B/$File/Met_vysv.pdf)
- [14] Operační program Doprava - základní informace. *Operační program Doprava* [online]. 2010 [cit. 2013-04-15]. Dostupné z: <http://www.opd.cz/cz/Zakladni-informace>
- [15] PAVLÍK, Zdeněk a Květa KALIBOVÁ. *Mnohojazyčný demografický slovník: český svazek*. Praha: Česká demografická společnost, 2005. ISBN 80-239-4864-4.
- [16] Pilíře udržitelného rozvoje. *Ministerstvo pro místní rozvoj ČR: Ústav územního rozvoje* [online]. 2011 [cit. 2013-03-25]. Dostupné z: http://www.uur.cz/images/pap/KapitolaA/A12_PilireUdrzitelnehoRozvoje_20101115.pdf
- [17] Postavení kraje v České republice ve vybraných ukazatelích 2011. *Český statistický úřad: Krajská správa ČSÚ pro Středočeský kraj* [online]. 2012 [cit. 2013-02-25]. Dostupné z: http://www.stredocesky.czso.cz/xs/redakce.nsf/i/postaveni_kraje_v_ceske_republice_ve_vybranych_ukazatelich
- [18] Pokyny pro politiku udržitelného rozvoje: pro Finanční mechanismus EHP a Norský finanční mechanismus. *Ministerstvo financí České republiky* [online]. © 2005 [cit. 2013-04-02]. Dostupné z: http://www.mfcr.cz/cps/rde/xbcr/mfcr/Udrzitelny_rozvoj_pdf.pdf
- [19] ROUBÍČEK, Vladimír. *Úvod do demografie*. Praha: CODEX Bohemia, s. r. o., 1997. ISBN 80-85963-43-4.
- [20] STEJSKAL, Jan a Jaroslav KOVÁRNÍK. *Regionální politika a její nástroje*. Praha: Portál, s. r. o., 2009. ISBN 978-80-7367-588-2.
- [21] ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra. *Teoretické přístupy k regionálnímu rozvoji*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007. ISBN 978-80-7395-019-4.

- [22] Udržitelná spotřeba a výroba. *Ministerstvo životního prostředí* [online]. © 2008 - 2012 [cit. 2013-04-02]. Dostupné z: http://www.mzp.cz/cz/udrzitelna_spotreba_vyroba
- [23] Udržitelný rozvoj. *CENIA, česká informační agentura životního prostředí* [online]. 2006 [cit. 2013-03-21]. Dostupné z: [http://www.cenia.cz/web/www/web-pub2.nsf/\\$pid/MZPMSFHV0HSB](http://www.cenia.cz/web/www/web-pub2.nsf/$pid/MZPMSFHV0HSB)
- [24] Udržitelný rozvoj: Základy udržitelného rozvoje. *Ministerstvo financí České republiky* [online]. © 2005 [cit. 2013-03-28]. Dostupné z: http://www.mfcr.cz/cps/rde/xchg/mfcr/xsl/udrzitelny_rozvoj.html
- [25] Úvodem k dojížděcí a vyjížděcí do škol. *Český statistický úřad* [online]. 13.8 2004 [cit. 2013-03-10]. Dostupné z: [http://www.czso.cz/csu/2004edicniplan.nsf/t/9A004925E7/\\$File/111004a21.pdf](http://www.czso.cz/csu/2004edicniplan.nsf/t/9A004925E7/$File/111004a21.pdf)
- [26] VESELÁ, Jana. *Úvod do demografie - II. díl: Pohyb obyvatelstva - demografická dynamika*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2001. ISBN 80-7194-340-1.
- [27] Vybrané oblasti udržitelného rozvoje v krajích České republiky 2010. *Český statistický úřad* [online]. 2010 [cit. 2013-04-05]. Dostupné z: [http://www.czso.cz/csu/2010edicniplan.nsf/t/F20038A725/\\$File/138310.pdf](http://www.czso.cz/csu/2010edicniplan.nsf/t/F20038A725/$File/138310.pdf)
- [28] Vyjížděčka do zaměstnání. *Český statistický úřad* [online]. 13.8 2004 [cit. 2013-02-25]. Dostupné z: [http://www.czso.cz/csu/2004edicniplan.nsf/t/EE002A6574/\\$File/412204a1.pdf](http://www.czso.cz/csu/2004edicniplan.nsf/t/EE002A6574/$File/412204a1.pdf)
- [29] Vyjížděčka podle pohlaví a věku vyjíždějících. *Český statistický úřad* [online]. 13.8 2004 [cit. 2013-03-16]. Dostupné z: [http://www.stredocesky.czso.cz/csu/2004edicniplan.nsf/t/C8004B7DE4/\\$File/kap_2_3.pdf](http://www.stredocesky.czso.cz/csu/2004edicniplan.nsf/t/C8004B7DE4/$File/kap_2_3.pdf)
- [30] Vývoj dojížděčky jako formy prostorové mobility v ČR. *Univerzita Karlova v Praze: Přírodovědecká fakulta* [online]. [2010] [cit. 2013-03-31]. Dostupné z: <http://web.natur.cuni.cz/~slamak/text1.pdf>