

4. ÚHRNNÁ BILANCE DOJÍŽDKY ZA PRACÍ A DO ŠKOL

Při sčítání v roce 2001 se z celkového počtu 508 281 obyvatel Pardubického kraje řadilo mezi zaměstnané osoby, žáky, studenty a učně 326 009 osob, tj. 64,1 %. Z nich z obce bydliště **vyjíždělo za prací či do školy** 138 837 osob. Téměř dvě třetiny vyjíždějících směřovaly do ostatních obcí okresu, do jiných okresů kraje vyjíždělo 13 % osob, do jiných krajů 21 % osob a do zahraničí směřovalo necelé jedno procento vyjíždějících.

Dojížďka za prací a do škol přes hranice obcí hraje u obyvatel Pardubického kraje významnou roli. **Intenzita vyjížděky** je třetí nejvyšší v republice po Středočeském a Zlínském kraji. Intenzita vyjížděky za prací překračuje hodnotou 42,2 % republikový průměr o 5,7 procentního bodu, přitom odchylka je stejná u mužů i u žen. Nejvyšší intenzita vyjížděky za prací je ve Středočeském kraji (51,7 %), následuje Zlínský kraj (44,7 %). Také vyjížděka do škol je v Pardubickém kraji nadprůměrná. Ve Středočeském kraji dosahuje 47,7 %, v následujícím Pardubickém kraji a v kraji Vysočina má hodnotu 43,6 %, což je 9,1 procentního bodu nad republikovým průměrem.

Pardubický kraj má zápornou bilanci dojížděky vůči ostatním krajům České republiky -11 833 osob, což je pátá nejvyšší hodnota mezi kraji ČR. Podle očekávání měl v roce 2001 v důsledku těsné vazby na Prahu největší záporné saldo Středočeský kraj (-89 298 osob), následoval kraj Vysočina (-20 801), Moravskoslezský kraj (-18 849), Ústecký kraj (-18 216) a Pardubický kraj (-11 733). Kladné saldo dojížděky měl kromě Hlavního města Prahy ještě Jihomoravský kraj. Záporná bilance dojížděky za prací měla v roce 2001 v Pardubickém kraji 6. nejvyšší hodnotu (-5 905 osob). Větší záporné saldo dojížděky za prací měl kromě Středočeského kraje ještě Moravskoslezský, Ústecký kraj, kraj Vysočina a Liberecký kraj. Záporná bilance dojížděky do škol měla v Pardubickém kraji 4. nejvyšší hodnotu (-5 828 osob). Větší záporné saldo dojížděky do škol měl kromě Středočeského kraje ještě kraj Vysočina a Zlínský kraj.

Ve vztahu k ostatním krajům měl v roce 2001 Pardubický kraj kladné saldo dojížděky pouze k moravským krajům (bez Jihomoravského), kraji Vysočina, ke Karlovarskému a Ústeckému kraji. Nejvyšší kladné saldo dojížděky bylo zjištěno ve vztahu k Olomouckému kraji (890 osob) zásluhou kladného salda dojížděky za prací (1 261 osob) a ke kraji Vysočina (475 osob). Zde se na tom podílela rovným dílem dojížděka za prací i do škol. Největší záporné saldo dojížděky měl Pardubický kraj obdobně jako ostatní kraje vzhledem k Hlavnímu městu Praze (-7 281 osob). Téměř dvěma třetinami se na tomto saldu podílela dojížděka za prací. Větší záporné saldo dojížděky vůči Hlavnímu městu Praze měl Středočeský, Ústecký, Jihočeský, Moravskoslezský kraj a kraj Vysočina. Druhé největší záporné saldo dojížděky měl Pardubický kraj s Královéhradeckým krajem (-3 055 osob). Dlouhodobé vazby mezi územím Královéhradeckého a Pardubického kraje, založené na tom, že převážná část území obou krajů byla téměř 40 let součástí Východočeského kraje, způsobily, že největší kladné saldo dojížděky má Královéhradecký kraj právě s Pardubickým krajem jak u dojížděky za prací, tak u dojížděky do škol. Třetí nejvyšší záporné saldo dojížděky (-2 250 osob) má Pardubický kraj s Jihomoravským krajem, přitom z více než čtyř pětín se na tom podílí dojížděka do škol.

Bilance dojížděky mezi okresy kraje je patrná z tabulek 2.4 a 3.2. Z nich vyplývá, že má **okres Chrudim** záporné saldo dojížděky se všemi okresy kraje, přitom největší s okresem Pardubice (-2 691 osob) v důsledku dojížděky do nedalekého krajského města. Záporné saldo s okresem Ústí nad Orlicí (-557 osob) se ze dvou třetin týká dojížděky za prací, a to zejména na Vysokomýtsko. Záporné saldo dojížděky vzhledem k okresu Svitavy (-47 osob) bylo způsobeno převahou vyjížděky do středních škol a učilišť nad dojížděkou, saldo dojížděky za prací bylo v roce 2001 kladné. Ze sousedních okresů z jiných krajů měl chrudimský okres kladné saldo dojížděky za prací pouze vzhledem k okresu Havlíčkův Brod (7 osob). Záporné saldo dojížděky za prací měl jak ke středočeskému okresu Kutná Hora (-158 osob), tak k okresu Žďár nad Sázavou (-41 osob) z kraje Vysočina. Záporné saldo denní dojížděky za prací má chrudimský okres především vzhledem k okresu Pardubice (-1 834 osob), záporné saldo více než 100 osob má také vzhledem k okresům Ústí nad Orlicí, Hradec Králové a Kutná Hora. Počet denně dojíždějících nad vyjíždějícími převažuje vzhledem k okresům Svitavy (60 osob) a Havlíčkův Brod (12 osob).

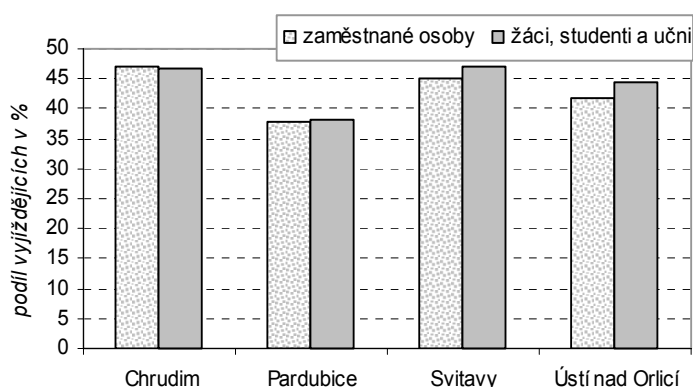
Okres Pardubice má kladné saldo dojížděky ke všem ostatním okresům kraje, z toho největší ve vztahu k okresu Chrudim (2 691 osob, z toho 85 % připadá na dojížděku za prací), následuje okres Ústí nad Orlicí (560 osob, z toho 75 % za prací) a okres Svitavy (345 osob, z toho 58 % tvoří dojížděka za prací). Vzhledem k okolním okresům ležícím v jiných krajích má pardubický okres kladné saldo dojížděky za prací k okresům Rychnov nad Kněžnou (94 osob) a Kutná Hora (91 osob). Naproti tomu měl pardubický okres ze sousedních okresů největší záporné saldo dojížděky za prací k okresu Hradec Králové (-1 276 osob) a malé záporné saldo bylo v roce 2001 i k okresu Kolín (-24 osob). Lze předpokládat, že po dokončení výstavby kolínské automobilky toto záporné saldo výrazně vzroste. Záporné saldo denní dojížděky za prací má okres Pardubice vzhledem k okresu Hradec Králové (-1 171 osob), kladné saldo více než 100 denně dojíždějících za prací má kromě okresu Chrudim také k okresům Kutná Hora a Ústí nad Orlicí.

Největší záporné saldo dojíždějí má **okres Svitavy** vzhledem k okresu Ústí nad Orlicí (-2 108 osob), z toho 84 % připadá na dojíždějí za prací. Větší vzdálenost okresu od krajského města vede k tomu, že záporné saldo dojíždějí k pardubickému okresu (-345 osob) je z větší části tvořeno dojíždějí do škol. Ačkoli má svitavský okres kladné saldo dojíždějí vzhledem k okresu Chrudim (47 osob), záporné saldo dojíždějí za prací (-97 osob) souvisí zejména s vyjíždějí ze západního okraje Poličska na Skutečsko a Hlinecko. Ke třem sousedním okresům ležícím v jiných krajích má svitavský okres kladné saldo dojíždějí za prací (Blansko 272 osob, Prostějov 128 osob a Žďár nad Sázavou 112 osob). Dlouhodobě nacházeli pracovní uplatnění dojíždějí z okresu Blansko a Prostějov na Jevíčku a dojíždějí z okresu Žďár nad Sázavou na Poličsku. Výrazné záporné saldo denní dojíždějí za prací má svitavský okres vzhledem k okresu Ústí nad Orlicí (-920 osob; ve skutečnosti je saldo ještě vyšší s ohledem na nesprávně pochopenou definici dojíždějí do AVX Lanškroun, pracujícími v turnusových směnách). Kladné saldo denní dojíždějí má svitavský okres pouze k okresům Blansko (276 osob) a Žďár nad Sázavou (89 osob).

Okres Ústí nad Orlicí měl v roce 2001 záporné saldo dojíždějí ve vztahu k okresu Pardubice (-560 osob), naproti tomu však měl výrazné kladné saldo jak k ostatním okresům v kraji (Svitavy 2 108 osob, Chrudim 557 osob), tak k okresu Šumperk z Olomouckého kraje (1 196 osob). Tak výrazně kladné saldo vzniklo s růstem nabídky pracovních míst během 90. let 20. století v Lanškrouně. Bilance s okresem Rychnov nad Kněžnou byla v roce 2001 vyrovnaná. Výrazné záporné saldo denní dojíždějí za prací nemá okres Ústí nad Orlicí vzhledem k žádnému sousednímu okresu, menší pouze k okresu Pardubice a Hradec Králové. Kladné saldo denní dojíždějí má ústeckoorlický okres ke všem ostatním okresům kraje, k okresu Šumperk (sečteno sice saldo 517 osob, ale ve skutečnosti byl tento počet vyšší z obdobného důvodu jako u salda dojíždějí vzhledem k okresu Svitavy) a Rychnov nad Kněžnou.

V porovnání s rokem 1991 se celkový **počet vyjíždějí** z obcí kraje zvýšil o 1 644 osob, z toho vyjíždějí do škol přibylo pouze 80. K rozhodujícím faktorům, jež vedly k růstu počtu vyjíždějí za prací, patřily změny v národním hospodářství, které vyplynuly ze změn ve společnosti po roce 1989. Změny na trhu práce působily na vyjíždějí za prací protichůdně. Na jedné straně zánik pracovních míst nutí obyvatele častěji hledat práci i mimo obec svého bydliště. Na druhé straně, především u méně kvalifikovaných pracovníků, není nabízená práce mimo obec bydliště natolik finančně ohodnocena, aby byla po odečtení nákladů na dopravu pro uchazeče o práci atraktivní. Obdobně na dojíždějí z malých vzdálených obcí negativně působí i zhoršení dopravní obslužnosti v méně zalidněném území u hranic okresů. V tomto případě se namísto počtu vyjíždějí zvyšoval počet nezaměstnaných. Nelze opomenout ani to, že v letech 1991 – 2001 ovlivnil pokles dojíždějí vznik řady rodinných firem s provozovny v místě trvalého bydliště. K tomu, že růst počtu vyjíždějí nebyl vyšší, přispěla i metodická změna, která přeřadila osoby na rodičovské dovolené mezi ekonomicky neaktivní, zatímco ještě v roce 1991 byly ženy na další mateřské dovolené zařazeny mezi pracující a dojíždějí u nich byla brána podle stavu před odchodem na mateřskou dovolenou.

Intenzita vyjíždějí za prací a do škol podle okresů



Meziokresní rozdíly intenzity vyjíždějí z obcí u zaměstnaných osob v roce 2001 plynou z nerovnoměrného rozložení pracovních míst v kraji (dominantní postavení krajského města, vysoký podíl městského obyvatelstva v okrese Ústí nad Orlicí oproti okresům Chrudim a Svitavy). Vyšší intenzita vyjíždějí do škol než za prací v okrese Svitavy a Ústí nad Orlicí souvisí s nerovnoměrným rozložením míst ve školách nejen z územního hlediska, ale i z hlediska studijních oborů vhodných pro chlapce a dívky.

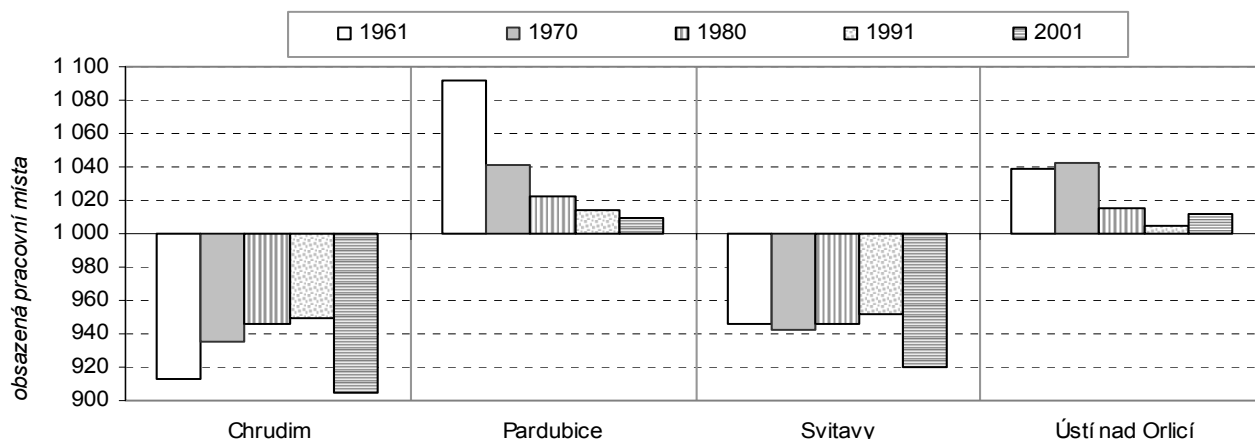
Růst vyjíždějí do škol byl vyvolán především rušením základních škol v malých obcích. Demografické vlivy působily protichůdně – úbytek žáků základních škol byl kompenzován růstem počtu studentů na vyšších a vysokých školách.

Na rozdíl od rostoucího počtu vyjíždějí se v období 1991 – 2001 snížil **počet dojíždějí do obcí kraje** o 4 268 osob. Z více než dvou třetin se na tomto poklesu podílela dojíždějí do škol, která se na celkové dojíždějí podílí 27 procenty. Z tabulky 4.1 jsou patrné územní změny dojíždějí, zejména za prací. Zatímco nové pracovní příležitosti umožnily růst počtu dojíždějí do obcí okresu Ústí nad Orlicí, úbytek pracovních míst v zemědělství, textilním, konfekčním a kožedělném průmyslu vedl k poklesu dojíždějí za prací do obcí okresu Chrudim a Svitavy. Pokles počtu dojíždějí do škol byl zaznamenán ve všech okresech v kraji.

Tab. 4.1 Vývoj počtu dojíždějících a obsazených pracovních míst

Kraj, okres	Dojíždějící do obce						Obsazená pracovní místa			
	za práci		do škol		celkem		celkem		na 1 000 zaměstnaných ¹⁾	
	1991	2001	1991	2001	1991	2001	1991	2001	1991	2001
Kraj celkem	93 495	92 121	36 843	33 949	130 338	126 070	263 828	227 442	986	972
Chrudim	20 868	17 469	7 263	6 355	28 131	23 824	51 891	42 015	949	904
Pardubice	30 081	29 916	11 368	10 805	41 449	40 721	89 242	77 890	1 014	1 009
Svitavy	17 938	16 995	7 688	6 912	25 626	23 907	50 569	42 227	952	920
Ústí nad Orlicí	24 608	27 741	10 524	9 877	35 132	37 618	72 126	65 310	1 005	1 012

¹⁾ bydlících na příslušném území

Vývoj obsazených pracovních míst na 1 000 zaměstnaných podle okresů


Poznámka: V letech 1961 – 1991 na 1 000 ekonomicky aktivních, v roce 1961 bez zemědělských družstev a samostatně hospodařících rolníků.

V porovnání s rokem 1991 ve v roce 2001 zvýšila **vyjíždka za práci z Pardubického kraje do ostatních krajů** o 41,1 %, což je o 3,1 procentního bodu méně než byl celostátní přírůstek mezikrajové vyjíždky. Jednou z příčin pomalejšího růstu mezikrajové vyjíždky z Pardubického kraje byl výrazně podprůměrný přírůstek vyjíždky do Prahy. Celostátně se vyjíždka do Prahy podílela na růstu mezikrajové vyjíždky za práci z 59,1 %, v Pardubickém kraji byl tento vliv o 12 procentních bodů nižší.

4.2 Srovnání mezikrajové vyjíždky za práci v letech 1991 a 2001

	Počet vyjíždějících za práci do jiných krajů			Pořadí krajů podle relativního přírůstku vyjíždky 1991-2001	Vliv dojíždky do Prahy na celk. nárůstu mezikrajové vyjíždky 1991-2001 (v %)	Denní vyjíždka za práci do jiných krajů (2001)	Podíl vyjíždějících do jiných krajů ze všech denně vyjíždějících 2001 (v %)	Pořadí krajů podle počtu denně vyjíždějících do jiných krajů 2001
	1991	2001	Index 2001/1991 (v %)					
Česká republika	222 532	320 827	144,2	x	59,1	184 162	57,4	x
Hl. m. Praha	17 329	26 018	150,1	6	x	17 800	68,4	2
Středočeský kraj	78 340	105 713	134,9	10	93,2	84 459	79,9	1
Jihočeský kraj	8 212	13 481	164,2	4	60,2	4 532	33,6	13
Plzeňský kraj	7 650	10 163	132,8	11	70,9	4 958	48,8	12
Karlovarský kraj	5 041	6 645	131,8	12	61,5	2 523	38,0	14
Ústecký kraj	10 598	20 656	194,9	2	61,9	10 295	49,8	3
Liberecký kraj	8 115	13 676	168,5	3	33,8	7 619	55,7	7
Královéhradecký kraj	9 586	15 118	157,7	5	43,9	7 341	48,6	9
Pardubický kraj	12 245	17 276	141,1	8	47,1	8 910	51,6	4
Vysočina	14 737	19 951	135,4	9	46,3	8 190	41,1	6
Jihomoravský kraj	15 957	19 642	123,1	13	74,0	8 833	45,0	5
Olomoucký kraj	11 835	17 327	146,4	7	43,9	7 527	43,4	8
Zlínský kraj	13 555	15 008	110,7	14	109,3 ¹⁾	5 506	36,7	11
Moravskoslezský kraj	9 332	20 153	216,0	1	42,5	5 669	28,1	10

¹⁾ celková pracovní vyjíždka ze Zlínského kraje do Prahy vzrostla o 68 %, vyjíždka do ostatních krajů v součtu naopak o 1 % poklesla

Poznámka: Data jsou přepočtena na územní strukturu krajů 2001, mezikrajová vyjíždka z obce Zlaté Hory v okrese Jeseník byla odhadnuta.

Zatímco byl Pardubický kraj v roce 2001 počtem 17 276 vyjíždějících za prací do jiných krajů na 7. místě v republice, počtem 8 910 vyjíždějících denně se řadil na 4. místo za Středočeský kraj, Hlavní město Prahu a Ústecký kraj. V Pardubickém kraji tuto skutečnost ovlivnila především blízkost Hradce Králové, která umožnila vysokému počtu vyjíždějících z Pardubicka cestovat denně za prací do sousedního krajského města. Také podílem denně vyjíždějících na celkovém počtu vyjíždějících přes hranice kraje (51,6 %) se kraj řadil na 4. místo. Oproti předchozímu pořadí je rozdíl pouze v tom, že na 3. místě je namísto Ústeckého kraje Liberecký kraj.

Změny v dojížděce mají vliv na řadu dalších oblastí, od nároků na dopravní infrastrukturu přes dopravní obslužnost území až po fungování obchodu a služeb, a to nejen v centrech dojížděky, ale i v obcích, ze kterých obyvatelé vyjíždějí za prací jinam.

Ústup od využívání veřejné dopravy k cestě za prací ve prospěch individuální dopravy vede k většímu dopravnímu zatížení komunikací v blízkosti center dojížděky a s tímto trendem bude potřeba počítat i v budoucnu. Nebude-li výrazněji zvýhodněna veřejná doprava k cestě za prací (např. formou příspěvku zaměstnavatelů na předplacené jízdenky, svážení zaměstnanců zaměstnavatelem), bude potřeba vložit značné finanční prostředky na rozšiřování a opravy přetížených silnic a na budování parkovišť nejen poblíž pracovišť, ale i v centrech měst, protože je individuální doprava cestou ze zaměstnání využívána i k dalším účelům. Jednou z cest, která by mohla situaci zlepšit, je vytváření integrovaného dopravního systému v blízkosti větších center dojížděky (v Pardubickém kraji např. rozšíření VYDIS na větší území).

Nežádoucím důsledkem růstu individuální dopravy k cestě za prací je zhoršování dopravní obslužnosti kraje, protože úbytek cestujících využívajících veřejnou dopravu vede k růstu nákladů na její provozování a tím k rušení linek. Projevuje se zde domino efekt, kdy zhoršená dopravní obslužnost následně vyvolává růst počtu uživatelů individuální dopravy k cestě za prací.

Změny v dojížděce vyvolávají v centrech dojížděky růst zájmu o nákup zboží a poskytování služeb, zatímco v obcích, kde se snižuje nabídka pracovních míst, se snižuje poptávka po zboží i službách. V zájmu udržení provozoven v obcích s úbytkem zákazníků jsou jejich provozovatelé nuceni zvyšovat ceny, a to vede k odlivu dalších zákazníků a často nakonec dochází k uzavření provozoven. Tím se zvětšují rozdíly v nabídce služeb mezi menšími obcemi a centry dojížděky. Důsledkem je rostoucí zájem zaměstnaných osob získat bydlení v obci pracoviště, či v jejím bezprostředním okolí. Na většině území kraje dochází tak k vyliďování venkova a stárnutí venkovského obyvatelstva. Výjimkou jsou obce v bezprostřední blízkosti center dojížděky s dobrou časovou dostupností pracovišť, škol a dalších zařízení v centrech dojížděky (obchodních, kulturních, sportovních a zdravotnických). V posledních letech se do těchto obcí soustřeďuje individuální bytová výstavba. V některých obcích se stavějí i bytové domy, ve kterých mají zájem bydlet zaměstnanci nedalekých průmyslových závodů (např. v Rudolticích zaměstnanci 1 km vzdáleného AVX Lanškroun).

V roce 2001 žilo ve všech 32 městech 61,8 % obyvatel kraje. Z měst vyjíždělo za prací nebo do škol 55 889 osob, přitom vyjíždějící za prací tvořili 62 % všech vyjíždějících. Z venkovských obcí vyjíždělo 82 948 osob, podíl vyjíždějících za prací byl o 15 procentních bodů vyšší než u vyjíždějících z měst.

Ve venkovských obcích ubývala pracovní místa v období 1991 – 2001 relativně rychleji než ve městech. Ve městech ubylo 26 tisíc obsazených pracovních míst (na 176 tisíc), ve venkovských obcích ubylo 10 tisíc míst (na 52 tisíc). Tím se podíl obsazených pracovních míst ve městech kraje na celkovém počtu míst zvýšil ze 76,5 % na 77,3 %. Vzrostl též počet obsazených míst na 1 000 zaměstnaných bydlících obyvatel měst z 1 176 na 1 193. Za stejnou dobu poklesl tento počet v ostatních obcích kraje z 646 na 595 (na 1 000 zaměstnaných bydlících v ostatních obcích). S ohledem na rychlejší růst dojížděky za prací z měst před dojížděkou se kladné saldo dojížděky za prací v období 1991 – 2001 zmenšilo z 30 260 osob na 28 471 osob. V ostatních obcích se záporné saldo dojížděky za prací zvýšilo z 33 962 osob na 35 111 osob.

Pořadí největších center dojížděky bylo v roce 2001 následující:

1. Pardubice
2. Chrudim
3. Lanškroun
4. Ústí nad Orlicí
5. Litomyšl
6. Vysoké Mýto
7. Svitavy
8. Česká Třebová
9. Polička
10. Hlinsko.

V porovnání s rokem 1991 se nezměnilo pořadí pouze u prvních dvou největších měst, přitom Chrudim si svou pozici udržela i při úbytku 926 dojíždějících. Nejvýraznější zlepšení pozice mezi centry dojížděky bylo zaznamenáno u Lanškrouna, který postoupil z 10. na 3. místo v kraji (vlivem zvýšení počtu dojíždějících o 3 308 osob). Ke zlepšení pozice došlo zásluhou zvýšení počtu dojíždějících také u Litomyšle, která postoupila z 8. na 5. místo (přírůstek 1 129 dojíždějících) a u Vysokého Mýta (postup ze 7. na 6. místo umožnil přírůstek 863 dojíždějících). Ve zbývajících 5 centrech z první desítky se počet dojíždějících v devadesátých letech snižoval, nejvíce v Hlinsku a v Ústí nad Orlicí. Z ostatních měst se v období 1991 – 2001 nejvýrazněji zvýšil počet dojíždějících u Jevíčka, Lázní Bohdaneč a Slatiňan, největší pokles nastal u Moravské Třebové, Přelouče, Skutče, Chvaletic a Chrasti. Další změny mohou nastat v souvislosti s připravovanou redukcí sítě škol, vyplývající z úbytku žáků a studentů ve vazbě na populační vývoj posledních let.

Tab. 4.3 Vývoj počtu dojíždějících a obsazených pracovních míst ve městech kraje

Město	Dojíždějící do obce						Obsazená pracovní místa			
	za prací		do škol		celkem		celkem		na 1 000 zaměstnaných ¹⁾	
	1991	2001	1991	2001	1991	2001	1991	2001	1991	2001
Brandýs nad Orlicí	199	190	179	111	378	301	580	445	722	707
Březová nad Svitavou	203	120	33	44	236	164	466	296	639	446
Bystré	306	292	129	85	435	377	806	766	1 044	1 020
Česká Třebová ^{x)}	3 239	2 722	1 230	1 239	4 469	3 961	11 432	8 481	1 195	1 088
Dašice	377	407	159	136	536	543	840	764	902	973
Heřmanův Městec ^{x)}	713	699	306	388	1 019	1 087	1 978	1 658	747	769
Hlinsko	2 957	2 411	987	570	3 944	2 981	8 012	6 334	1 348	1 299
Holice	1 642	1 232	724	773	2 366	2 005	4 102	3 115	1 186	1 039
Choceň ^{x)}	2 006	1 693	1 059	909	3 065	2 602	5 805	4 286	1 137	1 025
Chrast	907	557	234	166	1 141	723	1 853	1 256	1 131	926
Chrudim	6 664	5 979	3 136	2 895	9 800	8 874	16 753	14 085	1 305	1 272
Chvaletice	1 675	945	174	218	1 849	1 163	2 893	1 795	1 768	1 169
Jablonné nad Orlicí	980	1 149	255	242	1 235	1 391	2 176	2 100	1 298	1 408
Jevíčko	1 016	1 614	411	375	1 427	1 989	1 925	2 521	1 389	1 985
Králíky	494	458	395	402	889	860	2 713	1 936	1 022	892
Lanškroun ^{x)}	2 605	5 736	1 080	1 257	3 685	6 993	7 416	9 973	1 330	1 967
Lázně Bohdaneč	364	822	162	221	526	1 043	754	1 390	551	883
Letohrad	1 438	1 563	558	544	1 996	2 107	3 848	3 584	1 213	1 231
Litomyšl	2 389	3 233	1 326	1 611	3 715	4 844	6 503	6 870	1 219	1 438
Moravská Třebová ^{x)}	1 864	1 632	1 511	863	3 375	2 495	6 982	5 278	1 082	1 024
Pardubice ^{x)}	15 199	16 197	6 451	6 941	21 650	23 138	60 275	51 977	1 150	1 181
Polička	2 282	1 933	1 075	1 252	3 357	3 185	6 164	5 076	1 290	1 211
Přelouč	2 681	2 070	1 009	768	3 690	2 838	5 870	4 537	1 167	1 032
Ronov nad Doubravou ^{x)}	290	223	72	88	362	311	795	520	812	749
Sezemice	459	522	126	153	585	675	1 036	944	731	663
Skuteč	1 180	706	496	244	1 676	950	3 174	2 162	1 163	926
Slatiňany	693	955	130	130	823	1 085	1 485	1 792	759	1 026
Svitavy	3 534	3 485	1 368	1 130	4 902	4 615	11 459	10 005	1 231	1 214
Třemošnice	654	556	193	214	847	770	1 890	1 480	1 041	978
Ústí nad Orlicí	3 872	3 947	1 949	1 466	5 821	5 413	10 524	9 410	1 263	1 303
Vysoké Mýto ^{x)}	2 399	3 001	1 354	1 615	3 753	4 616	7 237	7 408	1 194	1 332
Žamberk	1 730	1 677	1 136	1 159	2 866	2 836	4 124	3 675	1 303	1 278

¹⁾ bydlících na příslušném území

^{x)} v období 1991 - 2001 došlo k územním změnám

Z tabulky 4.3 je patrné, že největší centra dojížděky v kraji jsou většinou totožná s největšími centry dojížděky za prací. Výjimku tvoří Polička, která je z hlediska počtu dojíždějících za prací až 11., avšak zásluhou vysokého počtu dojíždějících do škol předstihuje města Přelouč a Hlinsko.

Vývoj počtu pracovních míst v roce 2004 v Jevíčku (výrazné snížení počtu pracovníků u dříve nejvýznamnějšího zaměstnavatele GILLETTE CZECH) ukazuje, že u malých center dojížděky s jedním dominantním zaměstnavatelem může dojít po redukcí počtu pracovních míst k výraznému oslabení pozic tohoto centra dojížděky. Teprve s delším časovým odstupem bude možné určit, zda toto centrum dojížděky nepřejde mezi subregionální centra a zda nedojde k novému vymezení pracovních mikroregionů v této oblasti. Podobná situace může nastat též u Skutče vzhledem k omezování výroby v textilním a kožedělném průmyslu.