1. VYJÍŽĎKA A DOJÍŽĎKA DO ZAMĚSTNÁNÍ A DO ŠKOL

**12.1. Metodika a obsah zjišťování vyjížďky a dojížďky**

Zjišťování vyjížďky a dojížďky za prací a do škol je tradiční součástí obsahu sčítání lidu, domů a bytů. Vyjížďka do zaměstnání nebo školy je definována jako případ, kdy adresa obvyklého bydliště a adresa pracoviště nebo školy, kterou sčítaná osoba navštěvuje, nejsou totožné (na úrovni adresy domu).

Zatímco vyjížďka je v celkovém objemu (nikoli ale ve směrových proudech) poměrně snadno zjistitelná, dojížďka byla zjišťována nejprve pouze za vybraná města (tzv. centra dojížďky), především z důvodu omezených technických možností zpracování údajů a nutnosti manuálního kódování cílů dojížďky.

Obec pracoviště byla zjišťována i dříve, např. již v roce 1950, ale žádné údaje o dojížďce z tohoto sčítání nebyly v pramenných dílech zveřejněny. Od r. 1961 byly zpracovávány bilance vyjížďky a dojížďky do zaměstnání za územní jednotky (okresy, kraje) a vybraná města. Výsledky sčítání 1970 poprvé obsahují údaje o vyjížďce do škol. Od roku 1980 se zpracovávají vyjížďkové a dojížďkové proudy na úrovni všech obcí. U Prahy a některých velkých měst se tak dělo na úrovni základních sídelních jednotek (urbanistických obvodů), popřípadě jejich dílů, výsledky však nebyly součástí standardních výstupů sčítání.

Při sčítání 2011 byly ve zpracování výsledků definovány všechny proudy dojížďky mezi jednotlivými ZSJ/díly ZSJ, tj. v plném rozsahu možných vzájemných kombinací, pokud byla adresa pracoviště nebo školy zjištěna v dostatečném detailu, aby bylo možné kód ZSJ/díl doplnit. Bylo to cca 23 000 výchozích a cílových územních jednotek. Zpracování vyjížďkových a dojížďkových proudů (a jejich sumarizace) jako svébytných entit sčítání patří k nejnáročnějším dílčím úlohám zpracování výsledků každého sčítání.

Všechny adresy bydliště a pracoviště resp. navštěvované školy byly ve zpracování sčítání 2011 kódovány automatizovaně a pouze nepřesně deklarované adresy byly dokódovány manuálně podle územních číselníků. Adresa pracoviště nebo školy byla kódována v případě neúplných zápisů i částečně (např. pouze obec, nebo jen okres).

Samostatnou kategorií je vyjížďka osob, které nemají stálé místo pracoviště a nelze je tedy započítat do žádného směrového proudu. Tyto osoby měly v roce 2011 poprvé možnost tuto skutečnost uvést jako samostatnou odpověď na sčítacím formuláři. V předchozích sčítáních vyplňovaly konkrétní adresu pracoviště podle stavu k rozhodnému okamžiku a byly tedy zahrnuty do konkrétních dojížďkových proudů. Rovněž byla zpracována vyjížďka do zaměstnání a do škol s cílem mimo území České republiky.

Vyjížďka a dojížďka a její podrobnější charakteristiky byly zjištěny zpracováním odpovědí na tyto otázky Sčítacího listu osoby (viz vzory sčítacích formulářů v příloze):

21. Místo pracoviště nebo školy

22. Dopravní prostředek

23. Doba trvání dojížďky/docházky

24. Frekvence dojížďky do místa pracoviště nebo školy.

Významným rysem zjišťování vyjížďky ve sčítání 2011 byl vysoký podíl nezjištěných údajů. Prvním zkreslením bylo již samotné podstatné zvýšení počtu a podílu osob s nezjištěným údajem o ekonomické aktivitě. Jejich počet se oproti sčítání 2001 zvýšil z 82 na 571 tis. (z 0,8 % na 5,5 % úhrnu obyvatelstva), tedy zhruba sedmkrát. Ještě větší únik údajů byl v samotném zjišťování vyjížďky a dojížďky. Při sčítání 2011 neuvedlo žádný údaj o vyjížďce 2,1 mil. osob, tj. 34,3 % z těch, kteří měli údaje vyplnit.

Vysoký podíl nezjištěných údajů de facto znemožňuje časové srovnání intenzity vyjížďky a dojížďky a ovlivňuje i její bilanci podle územních jednotek různých stupňů. Rovněž mohutnost směrových proudů je z tohoto důvodu poněkud podhodnocena (ale územně velmi diferencovaně).

Srovnání s výsledky sčítání 2001 je dále omezeno metodickou změnou, když do počtu vyjíždějících nebyly v r. 2011 zahrnuty osoby bez stálého pracoviště (celkem 233 tis.). Jinak by bylo na úrovni obcí srovnání dobře možné, protože počet obcí se mezi sčítáními 2001 a 2011 změnil jen nepatrně.

Přes popsané obtíže interpretace výsledků jsou údaje o vyjížďce/dojížďce důležitým a ve značné míře využitelným zdrojem údajů pro analýzu prostorových vztahů mezi sídly v České republice

|  |
| --- |
| **Srovnání základních údajů za dojížďku ve sčítání 2001 a 2011** |
| Ukazatel | 2001 | 2011 |
| **Obyvatelstvo úhrnem** | **10 230 060** | **10 436 560** |
| Ekonomicky aktivní celkem | 5 253 400 | 5 080 573 |
| Počet obyvatel s nezjištěnou ekonomicky aktivitou | 82 195 | 571 064 |
| Zaměstnaní celkem (bez pracujících studentů a učňů) | 4 734 758 | 4 580 714 |
| z toho |  |  |
| vyjíždějící: | 4 166 778 | 2 062 124 |
| uvnitř obce bydliště | 2 415 128 | 924 948 |
| do jiné obce v ČR | 1 726 877 | 1 099 928 |
| do zahraničí | 24 773 | 37 248 |
| Údaj o vyjížďce nezjištěn | 539 458 | 1 526 938 |
| Žáci, učni a studenti vč. pracujících | 1 801 767 | 1 525 390 |
| z toho |  |  |
| vyjíždějící: | 1 718 359 | 783 952 |
| uvnitř obce bydliště | 1 097 511 | 354 218 |
| do jiné obce ČR | 612 898 | 421 683 |
| do zahraničí | 7 950 | 8 051 |
| Údaj o vyjížďce nezjištěn | 26 757 | 539 458 |

Z hlediska charakteru a interpretace výsledků je mezi pracovní dojížďkou a dojížďkou do škol významný rozdíl. Pracovní dojížďka je především určena rozmístěním obvykle bydlícího obyvatelstva a rozmístěním pracovních příležitostí, je tedy velmi závislá na faktorech dynamicky se měnícího trhu práce a na dopravní dostupnosti pracovišť. Svoji roli pochopitelně hraje i odvětvová struktura pracovních příležitostí a kvalifikační požadavky.

Školní dojížďka je zejména u základních, ale částečně i středních škol významně ovlivněna sítí školských zařízení, navíc také vzdáleností mezi bydlištěm a školou. Zvláště u základních škol je z pochopitelných důvodů preferována minimalizace dojížďkových (nebo docházkových) vzdáleností resp. času stráveného na cestě. Školní dojížďka je totiž zjišťována i u žáků a studentů mladších 15 let, kdežto pracovní dojížďka pouze u zaměstnaných ekonomicky aktivních osob (není tedy zjišťována u nezaměstnaných). Pracující studenti a učni, kteří z pohledu ekonomické aktivity patří mezi zaměstnané, vyplňovali údaje o dojížďce do školy (nikoliv do zaměstnání) a ve zpracování výstupů za dojížďku jsou tedy zařazeni v kategorii žáků a studentů. Centra dojížďky do vyšších a vysokých škol jsou určena lokalizací těchto vzdělávacích zařízení. Ta jsou obvykle vybavena i ubytovacími kapacitami, takže se významně uplatňuje dojížďka s delší než denní frekvencí. Směrové proudy však jsou ovlivněny jak oborovým zaměřením škol, tak preferenčními faktory na straně studentů (např. renomé a tradice určitých škol).

Přes rozdílný charakter obou typů dojížďky má smysl hodnotit a bilancovat i souhrnnou dojížďku, zejména z hlediska dopravní zátěže jednotlivých směrových relací.

**12.2. Základní výsledky zpracování vyjížďky a dojížďky**

Definice osoby vyjíždějící z místa (adresy) obvyklého bydliště byla splněna u 2 062 tis. ekonomicky aktivních zaměstnaných osob a u 784 tis. žáků a studentů. U 99 tis. vyjíždějících zaměstnaných osob a 29 tis. žáků a studentů nebyla cílová obec vyjížďky zjištěna.Do výsledků za vyjížďku – dojížďku nejsou zahrnuty osoby pracující na adrese svého obvyklého bydliště (581 tis.) – většinou drobní živnostníci a další osoby pracující na vlastní účet bez dalších zaměstnanců.

Vyjížďka a dojížďka je významně diferencována podle velikosti obce bydliště sčítané osoby.

Největší podíl vyjížďky představuje jak u pracovní, tak u školní vyjížďky pohyb v rámci obce (zhruba po 45 %), těsně však koreluje s velikostí obce bydliště, a to výrazněji u vyjížďky do škol, protože v řadě menších obcí základní školy nejsou nebo zabezpečují jen první stupeň základního vzdělání.

Ze zjištěných údajů dále vyplývá, že největší podíl pracovní vyjížďky mezi obcemi se realizuje v rámci téhož okresu (52,4 %).

|  |
| --- |
| **Vyjížďka do zaměstnání a do škol podle typu vyjížďky a velikostních skupin obcí k 26. 3. 2011 v %** |
| Velikostní skupina obce | Vyjížďka do zaměstnání | Vyjížďka do škol  |
| v rámci obce | mimo obec | v rámci obce | mimo obec |
| do jiné obce okresu | do jiného okresu kraje | do jiného kraje | do zahraničí |
| **ČR celkem**  | **44,9** | **52,4** | **22,4** | **21,9** | **3,3** | **45,2** | **54,8** |
| do 199 | 4,4 | 68,6 | 14,7 | 15,1 | 1,6 | 0,2 | 99,8 |
| 200 - 499 | 6,9 | 66,9 | 15,9 | 15,5 | 1,7 | 2,2 | 97,8 |
| 500 - 999 | 9,4 | 63,3 | 18,6 | 16,4 | 1,7 | 10,0 | 90,0 |
| 1 000 - 1 999 | 13,1 | 60,6 | 19,6 | 17,7 | 2,1 | 20,4 | 79,6 |
| 2 000 - 4 999 | 21,1 | 54,7 | 23,5 | 19,4 | 2,4 | 28,6 | 71,4 |
| 5 000 - 9 999 | 34,1 | 50,1 | 23,0 | 24,0 | 2,9 | 39,2 | 60,8 |
| 10 000 - 19 999 | 46,4 | 42,5 | 21,4 | 32,8 | 3,3 | 49,4 | 50,6 |
| 20 000 - 49 999 | 58,0 | 41,9 | 31,2 | 21,2 | 5,7 | 55,8 | 44,2 |
| 50 000 - 99 999 | 63,0 | 35,5 | 32,5 | 27,3 | 4,7 | 67,8 | 32,2 |
| 100 000 a více | 87,8 | 7,7 | 30,8 | 47,8 | 13,7 | 90,4 | 9,6 |

Zhruba 25 % z úhrnu vyjížďky za prací mimo obec bydliště představuje vyjížďka přes hranice kraje. Do této kategorie spadá i vyjížďka a dojížďka do hlavního města Prahy, jež má de facto statut kraje a soustřeďuje významnou část mezikrajského pohybu za prací (celkem 223 tis. osob, tj. podíl 57,1 %).

Do zahraničí vyjíždělo celkem 45 tis. osob, z toho 37 tis. za prací a 8 tis. do škol. Pracovní vyjížďka do zahraničí se ve srovnání s rokem 2001 zvýšila o 12 tis. osob, počet vyjíždějících studentů se v podstatě nezměnil. V období od sčítání 2001 došlo ke vstupu České republiky do Evropské unie a v jejím rámci do Schengenského prostoru. Pokračoval rovněž pozitivní vývoj při odstraňování různých omezení pro pracovní i studijní uplatnění občanů ČR v cizině obecně (i mimo EU).

Ve většině menších obcí silně převažuje vyjížďka do zaměstnání do pracovních center, i když to samozřejmě neplatí bez výjimky. Ještě i u velikostní skupiny obcí s 10 000 – 19 999 obyvateli převažují v celorepublikovém měřítku vyjíždějící za prací nad počtem osob zaměstnaných v obci svého bydliště.

Vyjížďka do škol představuje zhruba čtvrtinu celkové vyjížďky, nejvyšší podíl má v malých obcích. V nejmenších obcích vyjíždí do škol mimo obec bydliště přes 90 % žáků a studentů.

. 

Významnou vypovídací hodnotu mají údaje o bilanci pracovní dojížďky za územní jednotky různých stupňů. Ilustrují relace mezi rozmístěním obyvatelstva a pracovních příležitostí. Obdobné hodnocení dojížďky do škol je značně komplikovanější a přesahuje rámec této publikace.

Bilance dojížďky za kraje uvádí tabulka 37 v příloze. Počet obsazených pracovním míst je definován jako počet zaměstnaných osob s obvyklým pobytem v dané územní jednotce, popř. městě, zvýšený o počet dojíždějících a snížený o počet vyjíždějících přes hranice územní jednotky/města. Srovnatelné údaje dostaneme přepočtem obsazených pracovních příležitostí na 1000 zaměstnaných bydlících obyvatel.

Na krajské úrovni bylo sčítáním zjištěno, že všechny kraje mají záporné saldo dojížďky do zaměstnání a pouze Praha má saldo kladné. Měřeno relací na 1000 bydlících zaměstnaných osob je deficit dojížďky největší podle očekávání ve Středočeském kraji (hodnota indexu 868, významné ovlivnění vyjížďkou do Prahy), ostatní kraje se pohybují v rozmezí hodnot 966 až 982 a Jihomoravský kraj má jen nepatrně zápornou bilanci (-2,2 tis. dojíždějících, tj. 996 obsazených pracovních míst na 1000 bydlících zaměstnaných osob). Praha dominuje jak nejvyšším kladným saldem dojížďky (118 tis. zaměstnaných), tak i počtem obsazených pracovních míst, jichž bylo 701 tis.

Nově byly ve sčítání 2011 zpracovány údaje o dojížďce i za územní obvody obcí s rozšířenou působností. Jde o „jemnější“ územní měřítko, než jsou okresy, ale podstata diferenciace dojížďky a vyjížďky je stejná: o bilanci dojížďky do zaměstnání rozhoduje exponovanost polohy územních obvodů ORP vůči nejsilnějším centrům dojížďky. Na úrovni SO ORP jsou pochopitelně rozdíly značně větší než na úrovni krajů nebo okresů. Počet obcí s rozšířenou působností je 205, z logických důvodů sem přiřazujeme i Prahu, jejíž administrativní postavení je ovšem odlišné.

Pouze 23 správních obvodů ORP vykazuje kladné saldo celkové dojížďky. Jsou to ta, jejichž centry jsou významné cíle pracovní i školské dojížďky (Praha, Brno, Ostrava, Plzeň a další krajská města, dále například Karviná, Mladá Boleslav nebo Otrokovice).

|  |
| --- |
| **Vyjížďka a dojížďka do zaměstnání a do škol podle správních obvodů ORP** |
| Správní obvod obce s rozšířenou působností | Počet bydlících | Z úhrnu | Saldo vyjížďky a dojížďky | Počet vyjíždějících na 1000 bydlících |
| ekonomicky aktivních zaměstnaných | žáků, studentůa učňů | celkem | vyjíždějící mimo správní obvod ORP | dojíždějící do správního obvodu ORP |
| * 1. **nejnižších hodnot vyjížďky na 1000 bydlících**
 |
| Praha | 600 730 | 147 461 | 748 191 | 29 227 | 199 360 | 170 133 | 39,1 |
| Brno | 175 482 | 50 592 | 226 074 | 13 106 | 100 049 | 86 943 | 58,0 |
| Ostrava | 136 935 | 44 719 | 181 654 | 12 824 | 46 107 | 33 283 | 70,6 |
| Plzeň | 86 278 | 22 671 | 108 949 | 7 881 | 34 425 | 26 544 | 72,3 |
| České Budějovice | 72 241 | 22 019 | 94 260 | 7 051 | 18 133 | 11 082 | 74,8 |
| Liberec | 62 455 | 19 122 | 81 577 | 6 310 | 11 899 | 5 589 | 77,4 |
| Jihlava | 44 468 | 13 997 | 58 465 | 4 574 | 8 777 | 4 203 | 78,2 |
| Ústí nad Labem | 47 936 | 16 451 | 64 387 | 5 086 | 10 951 | 5 865 | 79,0 |
| Olomouc | 73 946 | 23 402 | 97 348 | 8 667 | 24 088 | 15 421 | 89,0 |
| Hradec Králové | 65 864 | 20 346 | 86 210 | 8 440 | 17 372 | 8 932 | 97,9 |
| * 1. **nejvyšších hodnot vyjížďky na 1000 bydlících**
 |
| Slavkov u Brna | 9 968 | 3 064 | 13 032 | 4 385 | 1 601 | -2 784 | 336,5 |
| Nýřany | 24 758 | 7 466 | 32 224 | 11 533 | 2 396 | -9 137 | 357,9 |
| Jablunkov | 9 559 | 3 732 | 13 291 | 4 841 | 406 | -4 435 | 364,2 |
| Lysá nad Labem | 10 929 | 3 194 | 14 123 | 5 228 | 1 103 | -4 125 | 370,2 |
| Židlochovice | 13 844 | 4 218 | 18 062 | 6 718 | 1 721 | -4 997 | 371,9 |
| Blovice | 5 156 | 1 622 | 6 778 | 2 567 | 808 | -1 759 | 378,7 |
| Brandýs n.L. - St. Bol. | 46 388 | 13 031 | 59 419 | 23 380 | 9 764 | -13 616 | 393,5 |
| Kuřim | 10 255 | 3 264 | 13 519 | 5 533 | 3 709 | -1 824 | 409,3 |
| Černošice | 62 812 | 19 040 | 81 852 | 34 544 | 9 782 | -24 762 | 422,0 |
| Šlapanice | 28 720 | 9 157 | 37 877 | 17 067 | 7 325 | -9 742 | 450,6 |

Největší soustředění pracovišť představují velkoměsta a ostatní krajská města, k nimž se řadí i další silná centra pracovní dojížďky (např. Opava, Mladá Boleslav, Kladno nebo Most).

|  |
| --- |
| **Města s nejvyšším počtem dojíždějících do zaměstnání k 26. 3. 2011** |
| Pořadí | Město | Počet dojíždějících do zaměstnání | Obsazená pracovní místa |
| celkem | na 1 000 bydlících zaměstnaných |
| 1. | Praha | 142 617 | 700 900 | 1 203 |
| 2. | Brno | 55 778 | 215 102 | 1 259 |
| 3. | Ostrava | 35 663 | 148 612 | 1 225 |
| 4. | Plzeň | 23 121 | 93 507 | 1 222 |
| 5. | Olomouc | 18 650 | 58 934 | 1 290 |
| 6. | České Budějovice | 18 021 | 56 949 | 1 334 |
| 7. | Hradec Králové | 14 509 | 52 529 | 1 252 |
| 8. | Pardubice | 12 799 | 49 434 | 1 184 |
| 9. | Mladá Boleslav | 11 879 | 29 928 | 1 468 |
| 10. | Zlín | 10 684 | 40 105 | 1 182 |
| 11. | Jihlava | 10 407 | 31 258 | 1 385 |
| 12. | Liberec | 8 689 | 49 587 | 1 101 |
| 13. | Ústí nad Labem | 7 554 | 40 365 | 1 093 |

Ve zpracování výsledků sčítání 2011 bylo identifikováno celkem 178 tis. nenulových meziobecních vyjížďkových proudů, tedy úplně stejný počet jako v roce 2001. Zhruba 111 tis. proudů představují pouze vyjíždějící do zaměstnání a 26 tis. proudů pak výhradně žáci, učni a studenti. Celkem 40 tis. proudů je s osobami dojíždějícími jak do zaměstnání, tak do škol. Charakteristická je velikostní struktura těchto proudů podle typu vyjížďky.

|  |
| --- |
| **Velikostní skupiny proudů vyjížďky k 26. 3. 2011**  |
| Kraj, okres vyjížďky | Velikostní skupina proudu vyjíždějících (počet osob) |
| celkem | 1 - 9 | 10 - 19 | 20 - 49 | 50 - 99 | 100 - 499 | 500 a více |
| **1. Dojíždějící do zaměstnání a škol úhrnem** |
| počet proudů | 178 171 | 156 089 | 9 491 | 7 163 | 2 888 | 2 278 | 262 |
| počet osob abs. | 1 551 918 | 315 478 | 128 401 | 219 559 | 200 179 | 440 763 | 247 538 |
| počet osob v % | 100,0 | 20,3 | 8,3 | 14,1 | 12,9 | 28,4 | 16,0 |
| **2. Dojíždějící do zaměstnání** |
| počet proudů | 151 129 | 134 581 | 7 243 | 5 416 | 2 141 | 1 584 | 164 |
| počet osob abs. | 1 125 337 | 265 843 | 97 938 | 165 060 | 147 570 | 300 729 | 148 197 |
| počet osob v % | 100,0 | 23,6 | 8,7 | 14,7 | 13,1 | 26,7 | 13,2 |
| **3. Dojíždějící do škol** |
| počet proudů | 66 192 | 57 162 | 4 779 | 2 957 | 839 | 438 | 17 |
| počet osob abs. | 426 581 | 127 150 | 64 626 | 88 458 | 56 420 | 79 299 | 10 628 |
| počet osob v % | 100,0 | 29,8 | 15,1 | 20,7 | 13,2 | 18,6 | 2,5 |
| Poznámka: V tabulce jsou uvedeny počty osob se zjištěným cílem dojížďky |

Údaje dokumentují odlišnost v charakteru pracovní a školní vyjížďky. U školní dojížďky převažují nejslabší proudy, což ukazuje na vysoký podíl vyjížďky z malých obcí. V pracovní vyjížďce dominují proudy se 100 – 499 vyjíždějícími.

Nejmohutnější proudy vyjížďky se od minulého sčítání příliš nezměnily, jejich síla však mohla být ovlivněna i vysokou mírou nezjištěné vyjížďky, jak již bylo zmíněno. Proud Kladno - Praha měl v roce 2001 celkem 9,2 tis. vyjíždějících, v roce 2011 jen 7,0 tis., v proudu Havířov – Ostrava poklesl počet vyjíždějících z 8,0 tis. na 6,3 tis.

Některé dojížďkové relace naopak významně posílily v regionech největších měst, kde především efekt suburbanizace rozšířil nabídku pracovních míst mimo samotná regionální centra (např. Rudná, Modletice, Ovčáry, Modřice nebo Nošovice), popřípadě došlo k pokračování výstavby velkých obytných souborů v zázemí měst.

|  |
| --- |
| **Proudy s více než 2000 vyjíždějícími osobami k 26. 3. 2011** |
| Pořadí | Obec vyjížďky | Obec dojížďky | Vyjíždějící |
| celkem | v tom |
| dozaměstnání | doškol a učení |
| 1. | Kladno | Praha | 6 993 | 6 041 | 952 |
| 2. | Havířov | Ostrava | 6 318 | 5 396 | 922 |
| 3. | Frýdek-Místek | Ostrava | 2 737 | 2 102 | 635 |
| 4. | Brandýs n. L.-St. Boleslav | Praha | 2 417 | 1 912 | 505 |
| 5. | Říčany | Praha | 2 345 | 1 806 | 539 |
| 6. | Kuřim | Brno | 2 332 | 1 797 | 535 |
| 7. | Jablonec nad Nisou | Liberec | 2 327 | 1 653 | 674 |
| 8. | Hostivice | Praha | 2 146 | 1 604 | 542 |
| 9. | Beroun | Praha | 2 099 | 1 773 | 326 |
| 10. | Jesenice | Praha | 2 072 | 1 624 | 448 |
| 11. | Neratovice | Praha | 2 070 | 1 718 | 352 |
| 12. | Jirkov | Chomutov | 2 066 | 1 641 | 425 |
| 13. | Hlučín | Ostrava | 2 025 | 1 657 | 368 |

Při sčítání v roce 2011 byly již tradičně zjišťovány i další charakteristiky dojížďky do zaměstnání a do škol, které ilustrují její diferenciaci podle pohlaví, věku, odvětví ekonomické činnosti, ale i užívaného dopravního prostředku a doby strávené na cestě.

|  |
| --- |
| **Meziobecní vyjížďka do zaměstnání podle pohlaví, věku a typu vyjížďky k 26. 3. 2011 v %** |
| Typ vyjížďky | Vyjíždějící z obce bydliště | z úhrnu vyjíždějících do zaměstnání ve věku |
| úhrnem | muži | ženy | 15 - 24 | 25 - 29 | 30 - 39 | 40 - 49 | 50 - 59 | 60 a více |
| **Vyjíždějící celkem** | **100,0** | **56,4** | **43,6** | **7,5** | **13,5** | **32,8** | **24,7** | **18,1** | **3,4** |
| **Struktura podle pohlaví a věku** |
| v rámci okresu | 100,0 | 52,9 | 47,1 | 7,2 | 10,9 | 31,2 | 26,8 | 20,5 | 3,4 |
| do jiných okresůkraje | 100,0 | 59,4 | 40,6 | 8,0 | 15,0 | 33,0 | 24,0 | 16,7 | 3,3 |
| do jiných krajů | 100,0 | 61,0 | 39,0 | 7,6 | 17,4 | 35,6 | 21,3 | 14,4 | 3,7 |
| mimo ČR | 100,0 | 60,8 | 39,2 | 7,1 | 19,0 | 39,2 | 19,3 | 12,8 | 2,5 |
| **Struktura podle typu vyjížďky** |
| v rámci okresu | 52,4 | 49,2 | 56,7 | 50,7 | 42,5 | 49,9 | 56,7 | 59,6 | 52,5 |
| do jiných okresů kraje | 22,4 | 23,6 | 20,8 | 24,0 | 24,8 | 22,5 | 21,8 | 20,7 | 21,3 |
| do jiných krajů | 21,9 | 23,7 | 19,6 | 22,2 | 28,1 | 23,7 | 18,9 | 17,4 | 23,8 |
| mimo ČR | 3,3 | 3,5 | 2,9 | 3,1 | 4,6 | 3,9 | 2,6 | 2,3 | 2,4 |

V celkovém počtu vyjíždějících zaměstnaných osob převažovali tradičně muži nad ženami (641 tis., tj. 56,4 %, resp. 496 tis., tj. 43,6 %). Věkovou skupinou nejvyšší pracovní mobilitou byli zaměstnaní ve věku 35 – 39 let, kteří tvořili zhruba třetinu všech vyjíždějících. Se zvyšujícím se věkem se podíl vyjíždějících snižoval s prudkým zlomem mezi skupinami 50 – 59 a 60 a více let – tato skupina zahrnuje rovněž naprostou většinu pracujících důchodců, jejichž mobilita je z pochopitelných důvodů mnohem nižší.

|  |
| --- |
| **Meziobecní vyjížďka do zaměstnání podle odvětví ekonomické činnosti a frekvence vyjížďky k 26. 3. 2011 v %** |
| Typ vyjížďky | Vyjíždějící do zaměst-nání úhrnem | z toho odvětví ekonomické činnosti | Z úhrnu vyjíždějící denně |
| země-dělství, lesnictví, rybářství | průmysl | staveb-nictví | obchod, opravy motor. vozidel | doprava a skla-dování | vzdělá-vání | zdravotní a sociální péče |
| **Vyjíždějící celkem** | **100,0** | **2,6** | **33,1** | **5,3** | **10,1** | **7,0** | **5,7** | **7,3** | **84,3** |
| **Struktura podle odvětví**  |
| v rámci okresu | 100,0 | 3,7 | 39,6 | 4,8 | 9,7 | 5,8 | 6,8 | 7,7 | 90,9 |
| do jiných okresů kraje | 100,0 | 1,4 | 33,0 | 5,7 | 10,3 | 5,2 | 5,1 | 7,1 | 87,0 |
| do jiných krajů | 100,0 | 1,2 | 19,9 | 5,7 | 11,0 | 8,4 | 4,3 | 6,3 | 72,1 |
| mimo ČR | 100,0 | 2,5 | 18,2 | 7,2 | 6,1 | 9,1 | 3,3 | 7,6 | 50,3 |
| **Struktura podle typu vyjížďky** |
| v rámci okresu | 52,4 | 74,4 | 62,8 | 47,6 | 50,6 | 43,2 | 62,0 | 55,6 | 56,4 |
| do jiných okresů kraje | 22,4 | 12,2 | 22,3 | 24,2 | 22,8 | 26,3 | 19,8 | 22,0 | 23,0 |
| do jiných krajů | 21,9 | 10,3 | 13,1 | 23,7 | 24,6 | 26,2 | 16,3 | 19,0 | 18,6 |
| mimo ČR | 3,3 | 3,1 | 1,8 | 4,5 | 2,0 | 4,3 | 1,9 | 3,4 | 2,0 |

Největší podíl na meziobecní vyjížďce do zaměstnání stále patří průmyslu (jedna třetina vyjíždějících), jenž je následován odvětvím obchodu a oprav motorových vozidel (10,2 %). Více než polovina vyjížďky probíhá uvnitř hranic okresů (54,2 %). Mezikrajský pohyb za prací představoval 249 tis. vyjíždějících (21,9 %); z toho podstatnou část tvořila vyjížďka do hlavního města Prahy (149 tis., tj. bezmála 60 %). Denní vyjížďka do zaměstnání tvořila více než 84 %, zatímco u vyjížďky do škol to bylo méně – 71,4 %. Podíl školské dojížďky s týdenní a delší frekvencí je proti dojížďce do zaměstnání více než čtyřnásobný (23,6 % resp. 4,9 %).

Důležitými charakteristikami dojížďky jsou i údaje o používaném dopravním prostředku a času stráveného na cestě při meziobecní dojížďce do zaměstnání a do škol. Nejvíce využívaným dopravním prostředkem při dojížďce do zaměstnání a škol je osobní automobil. Jako řidič auta se dopravuje 553 tis. dojíždějících a dalších 7,6 % (116 tis.) dojíždějících bylo v roli spolujezdce. Autobusem dojíždělo 18,8 %, tj. 287 tis., městskou hromadnou dopravou 6,6 % (101 tis. osob), těsně následoval vlak (6,2 %, tj. 99 tis.) a kombinace různých druhů dopravy s MHD (90 tis., 5,9 %). Téměř 2,2 % (33 tis.) vyjíždějících uvedlo, že nepoužívá žádný dopravní prostředek a 12,7 % (165 tis.) dojíždějících využívaný dopravní prostředek nespecifikovalo.



Čas strávený vyjížďkou byl zjištěn celkem u 958 tis. vyjíždějících do zaměstnání a u 303 tis. vyjíždějících žáků a studentů. Doba vnitrookresní dojížďky (do zaměstnání a do škol dohromady) trvala nejčastěji 15 – 29 minut (34,3 %). Pro dojížďku mimo okres a mezikrajskou dojížďku byl nejčastějším údajem interval 30 – 59 minut (39,7 resp. 33,7 %). Údaj o mezikrajské dojížďce je nesporně ovlivněn dojížďkou do Prahy, kde jsou dojížďkové časy z bližších okolních obcí vlivem relativně příznivých dopravních poměrů poměrně krátké. Přesto právě mezikrajská dojížďka vykazuje nejvíce (16,9 %) případů dojížďky delší než 60 minut. Celkem 233 tis. (11,3 %) osob uvedlo, že nemá stálé místo pracoviště a u 99 tis. vyjíždějících zaměstnaných, žáků a studentů (4,8 %) nebylo místo pracoviště nebo školy identifikováno.

|  |
| --- |
| **Meziobecní dojížďka do zaměstnání podle typu dojížďky a času stráveného dojížďkou****k 26. 3. 2011** |
| Typ dojížďky | Dojíždějícído zaměstnání úhrnem | z toho podle času stráveného dojížďkou (v minutách) |
| do 14 | 15 - 29 | 30 - 59 | 60 a více |
| abs. | v % | abs. | v % | abs. | v % | abs. | v % |
| **Dojíždějící celkem** | **1 099 928** | **201 982** | **18,4** | **377 008** | **34,3** | **289 456** | **26,3** | **71 332** | **6,4** |
| v tom: |   |  |  |  |  |  |  |  |  |
| v rámci okresu | 596 686 | 171 366 | 28,7 | 256 577 | 43,0 | 104 731 | 17,6 | 7 969 | 1,3 |
| z jiných okresů kraje | 254 617 | 17 624 | 6,9 | 80 767 | 31,7 | 101 057 | 39,7 | 21 355 | 6,4 |
| z jiných krajů | 248 625 | 12 992 | 5,2 | 39 664 | 16,0 | 83 668 | 33,7 | 42 008 | 17,0 |

Nejsilnějšími centry dojížďky do škol a učení jsou krajská města, kde kromě soustředění středních škol nejrůznějšího zaměření vesměs sídlí i některé z vyšších a vysokých škol. Postavení Prahy a Brna je v tomto směru zcela dominující. Pozoruhodný je ovšem vzestup počtu posluchačů brněnských vysokých škol. Počet dojíždějících do brněnských škol se zvýšil z 38 tis. v roce 2001 na 44 tis. v roce 2011. Dojížďka do škol do Brna dosahuje 78% počtu dojíždějících do Prahy, ačkoliv poměr počtu obyvatel obou měst je značně nižší. Praha zaznamenala jen nepatrný přírůstek dojíždějících do škol – z 55 na 57 tis. Faktem však je, že velká část studentů pražských škol zároveň v Praze žije a mohl se projevit i vliv změny metodiky (zpracování podle místa obvyklého pobytu ve sčítání 2011).

|  |
| --- |
| **Města s největším počtem dojíždějících žáků, studentů a učňů k 26. 3. 2011** |
| Pořadí | Město | Žáci, studenti a učni dojíždějící do školy |
| celkem | z toho |
| ve věku6 - 14 let | v % | dojíždídenně | v % |
| 1. | Praha | 56 743 | 5 160 | 9,1 | 30 819 | 54,3 |
| 2. | Brno | 44 271 | 1 770 | 4,0 | 19 344 | 43,7 |
| 3. | Ostrava | 15 232 | 694 | 4,6 | 9 646 | 63,3 |
| 4. | Olomouc | 14 390 | 948 | 6,6 | 6 676 | 46,4 |
| 5. | České Budějovice | 11 678 | 1 253 | 10,7 | 7 002 | 60,0 |
| 6. | Hradec Králové | 9 319 | 744 | 8,0 | 5 029 | 54,0 |
| 7. | Pardubice | 7 801 | 771 | 9,9 | 4 312 | 55,3 |
| 8. | Zlín | 6 703 | 528 | 7,9 | 4 070 | 60,7 |
| 9. | Liberec | 6 191 | 460 | 7,4 | 3 451 | 55,7 |
| 10. | Ústí nad Labem | 6 114 | 360 | 5,9 | 3 566 | 58,3 |
| 11. | Jihlava | 4 657 | 484 | 10,4 | 3 148 | 67,6 |
| 12. | Opava | 4 258 | 385 | 9,0 | 2 871 | 67,4 |
| 13. | Uherské Hradiště | 3 266 | 480 | 14,7 | 2 889 | 88,5 |
| 14. | Kladno | 2 797 | 671 | 24,0 | 2 342 | 83,7 |
| 15. | Frýdek-Místek | 2 754 | 415 | 15,1 | 2 534 | 92,0 |
| 16. | Mladá Boleslav | 2 724 | 649 | 23,8 | 2 377 | 87,3 |
| 17. | Kroměříž | 2 597 | 437 | 16,8 | 1 828 | 70,4 |
| 18. | Třebíč | 2 552 | 540 | 21,2 | 2 242 | 87,9 |
| 19. | Karviná | 2 372 | 135 | 5,7 | 1 457 | 61,4 |
| 20. | Znojmo | 2 363 | 479 | 20,3 | 2 063 | 87,3 |
| 21. | Karlovy Vary | 2 350 | 475 | 20,2 | 1 989 | 84,6 |
| 22. | Přerov | 2 322 | 396 | 17,1 | 2 076 | 89,4 |
| 23. | Šumperk | 2 269 | 455 | 20,1 | 2 020 | 89,0 |
| 24. | Tábor | 2 098 | 324 | 15,4 | 1 754 | 83,6 |

V popředí dojížďky do škol se umisťují i města, jež jsou sídly středních, popřípadě vyšších škol s dlouhou tradicí a která dosahují vyššího počtu dojíždějících než řada měst se srovnatelným nebo i vyšším počtem obyvatel. Jmenujme alespoň Uherské Hradiště, Kroměříž, Znojmo, Písek, Tábor, Chrudim, Kutnou Horu nebo Litomyšl.