

Vyjížd'ka a dojížd'ka do zaměstnání a škol podle výsledků sčítání lidu 2021

Sčítání lidu, domů a bytů

Praha, 3. 4. 2024

Kód publikace: 170230-25

Zpracoval: Odbor statistiky obyvatelstva

Ředitel odboru: Mgr. Robert Šanda

Kontaktní osoba: Mgr. Petr Klíma, e-mail: petr.klima@csu.gov.cz

Zajímají Vás nejnovější údaje o inflaci, HDP, obyvatelstvu, průměrných mzdách a mnohé další? Najdete je na stránkách ČSÚ na internetu: www.csu.gov.cz

KONTAKTY V ÚSTŘEDÍ

Český statistický úřad | Na padesátém 81, 100 82 Praha 10, tel.: 274 051 111 | www.csu.gov.cz

Oddělení informačních služeb | tel.: 274 056 789 | e-mail: infoservis@csu.gov.cz

Prodejna publikací ČSÚ | tel.: 274 052 361 | e-mail: prodejna@csu.gov.cz

Evropská data (ESDS), mezinárodní srovnání | tel.: 274 052 732 | e-mail: esds@csu.gov.cz

Ústřední statistická knihovna | tel.: 274 052 361 | e-mail: knihovna@csu.gov.cz

INFORMAČNÍ SLUŽBY V REGIONECH

Hl. m. Praha | Na padesátém 81, 100 82 Praha 10, tel.: 274 052 673
e-mail: infoservispraha@csu.gov.cz | www.csu.gov.cz/praha

Středočeský kraj | Na padesátém 81, 100 82 Praha 10, tel.: 274 054 175
e-mail: infoservisstc@csu.gov.cz | www.csu.gov.cz/stredocesky

České Budějovice | Žižkova 1a, 370 77 České Budějovice, tel.: 386 718 440
e-mail: infoservisbc@csu.gov.cz | www.csu.gov.cz/jihocesky

Plzeň | Slovanská alej 36, 326 64 Plzeň, tel.: 377 612 108
e-mail: infoservisplzen@csu.gov.cz | www.csu.gov.cz/plzensky

Karlovy Vary | Závodní 360/94, 360 06 Karlovy Vary, tel.: 353 114 525
e-mail: infoserviskv@csu.gov.cz | www.csu.gov.cz/karlovarsky

Ústí nad Labem | Špálova 2684, 400 11 Ústí nad Labem, tel.: 472 706 176
e-mail: infoservisul@csu.gov.cz | www.csu.gov.cz/ustecky

Liberec | nám. Dr. Edvarda Beneše 585/26, 460 01 Liberec, tel.: 485 238 811
e-mail: infoservislbc@csu.gov.cz | www.csu.gov.cz/liberecky

Hradec Králové | Myslivečkova 914, 500 03 Hradec Králové, tel.: 495 762 322
e-mail: infoservisbk@csu.gov.cz | www.csu.gov.cz/kralovehradecky

Pardubice | V Ráji 872, 531 53 Pardubice, tel.: 466 743 480
e-mail: infoservispa@csu.gov.cz | www.csu.gov.cz/pardubicky

Jihlava | Ke Skalce 30, 586 01 Jihlava, tel.: 567 109 062
e-mail: infoservisvys@csu.gov.cz | www.csu.gov.cz/vysocina

Brno | Jezuitská 2, 601 59 Brno, tel.: 542 528 200
e-mail: infoservisbrno@csu.gov.cz | www.csu.gov.cz/jihomoravsky

Olomouc | Jeremenkova 1142/42, 772 11 Olomouc, tel.: 585 731 511
e-mail: infoservisolom@csu.gov.cz | www.csu.gov.cz/olomoucky

Zlín | třída Tomáše Bati 1565, 761 76 Zlín, tel.: 577 004 936
e-mail: infoserviszl@csu.gov.cz | www.csu.gov.cz/zlinsky

Ostrava | Repinova 17, 702 03 Ostrava, tel.: 595 131 230
e-mail: infoservisov@csu.gov.cz | www.csu.gov.cz/moravskoslezsky

ISBN 978-80-250-3575-7 (pdf)

© Český statistický úřad, Praha, 2025

Obsah

1. Metodika a srovnatelnost se SLDB 2011	4
2. Obyvatelstvo podle místa pracoviště a školy	5
2.1 Zaměstnaní podle místa pracoviště	5
2.2 Nepracující žáci a studenti podle místa školy	15
3. Obyvatelstvo podle frekvence vyjíždky	21
3.1 Frekvence vyjíždky do zaměstnání	21
3.2 Frekvence vyjíždky do školy	26
4. Dopravní prostředek použitý k cestě do zaměstnání nebo školy	32
4.1 Dopravní prostředek použitý k cestě do zaměstnání	32
4.2 Dopravní prostředek použitý k cestě do školy	38
5. Dojíždkové proudy do zaměstnání a školy	45
5.1 Dojíždka do zaměstnání	45
5.2 Dojíždka do školy	47
6. Závěr	49

1. Metodika a srovnatelnost se SLDB 2011

Hlavním zdrojem dat o vyjíždce a dojíždce do zaměstnání a do škol byly ve Sčítání 2021 tři vzájemně provázané otázky na sčítacích formulářích: místo pracoviště nebo školy, frekvence vyjíždky a dopravní prostředek používaný pro cestu do pracoviště nebo školy. Místo pracoviště nebo školy vyplňovaly zaměstnané osoby (včetně pracujících důchodců, pracujících studentů a osob na mateřské dovolené) a nepracující žáci a studenti. U pracujících studentů se zjišťovalo místo pracoviště. Frekvence vyjíždky byla zjišťována pouze u vyjíždějících osob, dopravní prostředek byl kromě vyjíždějících osob zjišťován navíc i u osob, které uvedly, že mají zaměstnání bez stálého pracoviště. Na formuláři bylo možné uvést jeden hlavní dopravní prostředek používaný pro nejdlejší část cesty a až dva další dopravní prostředky používané ke zbytku cesty. Do vyjíždějících osob byly zahrnuty případy, kdy respondent uvedl, že se jeho místo pracoviště nebo školy nachází na adrese v Česku, která není totožná s adresou jeho obvyklého pobytu nebo v zahraničí. Mezi vyjíždějící naopak nebyly zahrnuty osoby se zaměstnáním bez stálého pracoviště a osoby pracující nebo studující v místě obvyklého bydliště.

Data ze sčítacích formulářů byla dále ve zpracování vhodně doplněna o data z administrativních zdrojů, která byla využita především u osob, za které nebyly údaje ze sčítacích formulářů plně k dispozici. Využity byly údaje o adresách ekonomických subjektů a škol pro doplnění místa pracoviště nebo školy. Adresy byly převzaty především z rejstříku škol a školských zařízení a z rejstříku ekonomických subjektů. Využita byla i data převzatá od Generálního finančního ředitelství. Naopak údaje o frekvenci vyjíždky a použitém dopravním prostředku nejsou v administrativních zdrojích k dispozici.

Srovnatelnost údajů o vyjíždce a dojíždce do zaměstnání a do škol se Sčítáním 2011 je omezená, neboť oproti předchozímu sčítání byla uskutečněna zásadní metodická změna. Zatímco v roce 2011 se u pracujících studentů zjišťovalo místo školy, ve Sčítání 2021 se u pracujících studentů zjišťovalo místo pracoviště. Srovnatelnost dat dále omezuje i rozhodnutí nezjišťovat časovou délku vyjíždky.

Jednou z důležitých charakteristik dat o vyjíždce a dojíždce do škol a zaměstnání z předchozího sčítání je vysoká nezjištěnost místa pracoviště a školy na úrovni obce, která více než desetinásobně převyšuje nezjištěnost na úrovni obce ve Sčítání 2021 a je jedním z hlavních důvodů náhlého nárůstu počtu vyjíždějících osob do práce nebo školy. Ve Sčítání 2011 byla nezjištěná obec přípustná, když byl zjištěný alespoň okres. Naopak ve Sčítání 2021 bylo nutné znát místo pracoviště alespoň na úrovni obce, tedy nezjištěnost na úrovni obce v případě osob se zjištěným místem pracoviště nebyla možná. Počet osob vyjíždějících do zaměstnání se zvýšil z 2 milionů v roce 2011 na více než 3,5 milionu v roce 2021. Počet osob vyjíždějících do škol se oproti roku 2011 téměř zdvojnásobil. Významně se ve Sčítání 2021 podařilo snížit i nezjištěnost ekonomické aktivity obyvatel (v roce 2011 byla ekonomická aktivita nezjištěna u více než 500 tisíc osob, zatímco v roce 2021 pouze u 130 tisíc osob), což přispělo k nárůstu celkového počtu osob, u kterých je zjišťováno místo pracoviště nebo školy. Navíc se ve Sčítání 2021 kladl i velký důraz na podchycení všech pracujících obyvatel, kdy byla do formuláře oproti roku 2011 zařazena dodatečná otázka na odpracování alespoň jedné hodiny v týdnu. Z důvodu významné disproporce v míře nezjištěnosti jsou údaje o vyjíždce a dojíždce do zaměstnání a do škol jen velmi těžko srovnatelné.



2. Obyvatelstvo podle místa pracoviště a školy

Analýza obyvatelstva podle místa pracoviště nebo školy vychází primárně z porovnání místa pracoviště nebo školy s místem obvyklého pobytu. První část této kapitoly analyzuje zaměstnané osoby (včetně pracujících důchodců, pracujících studentů a osob na mateřské dovolené) podle místa pracoviště a druhá část se věnuje analýze nepracujících studentů a žáků podle místa školy. Specifickou kategorií představují obyvatelé se zaměstnáním bez stálého pracoviště, u kterých není možné určit konkrétní adresu místa pracoviště, a proto u nich není možné realizovat porovnání místa pracoviště s místem obvyklého pobytu.

2.1 Zaměstnaní podle místa pracoviště

Ve Sčítání 2021 více než 3,6 milionu obyvatel (více než 70 % zaměstnaných osob se zjištěným místem pracoviště) vyjíždělo do zaměstnání mimo adresu obvyklého pobytu. Nejčastěji zaměstnané osoby vyjížděly do pracoviště na jinou adresu ve stejné obci (42 % vyjíždějících osob) nebo do jiné obce v rámci okresu (30 % vyjíždějících osob). Do jiného okresu v rámci kraje vyjíždělo 13 % vyjíždějících osob a do jiného kraje 12 % vyjíždějících osob. Do zahraničí vyjíždělo celkem 74 198 osob, tedy 2 % vyjíždějících. Významnou kategorií ve Sčítání 2021 představovaly i osoby pracující na adrese obvyklého pobytu (více než 1 milion osob, 20 % osob se zjištěným místem pracoviště). Vysoký počet osob pracujících na adrese obvyklého pobytu jednak odráží trend zvyšujícího se významu práce z domova, ale je i výsledkem pandemie covid-19, která v roce 2021 způsobila výrazný dočasný nárůst osob pracujících z domova. Zaměstnaní bez stálého pracoviště bylo ve Sčítání 2021 zjištěno u 493 756 osob, tedy 10 % osob se zjištěným místem pracoviště. Nezcizité místo pracoviště mělo celkem 2,7 % zaměstnaných osob. Srovnání obyvatelstva podle místa pracoviště se Sčítáním 2011 je velmi problematické především z důvodu významné metodické změny (v roce 2011 bylo u pracujících studentů zjišťováno místo školy, viz metodická kapitola) a vysoké nezjištěnosti místa pracoviště v roce 2011. U všech kategorií místa pracoviště pozorujeme oproti roku 2011 výrazný nárůst. Tento nárůst se v relativním vyjádření pohybuje většinou mezi 70 a 100 %. Počet osob se zaměstnáním bez stálého pracoviště se dokonce více než zdvojnásobil. Výrazný nárůst oproti Sčítání 2011 je však způsoben především významným snížením počtu osob s nezjištěným místem pracoviště na úrovni obce ve Sčítání 2021. I v případě celkového počtu zaměstnaných osob pozorujeme nárůst o téměř 18 % oproti Sčítání 2011, což dále vysvětluje prudký nárůst počtu obyvatel v jednotlivých kategoriích místa pracoviště. Nárůst počtu zaměstnaných osob lze opět částečně vysvětlit metodickou změnou a nižší nezjištěností ekonomické aktivity ve Sčítání 2021.

Tab. 1 Zaměstnaní podle místa pracoviště ve Sčítání 2011 a 2021

Místo pracoviště	2011	2021	Změna v %
Zaměstnaní celkem	4 501 462	5 290 071	17,5
Na adrese obvyklého pobytu	580 509	1 011 538	74,3
Vyjíždějící do zaměstnání celkem	2 062 124	3 642 644	76,7
v rámci obce	924 948	1 539 021	66,4
do jiné obce okresu	596 686	1 110 573	86,1
do jiného okresu kraje	254 617	486 879	91,2
do jiného kraje	248 625	431 973	73,7
do zahraničí	37 248	74 198	99,2
Zaměstnaní bez stálého pracoviště	232 986	493 756	111,9
V ČR, místo nezjištěno	98 905	x	x
Nezjištěno	1 526 938	142 133	-90,69

Poznámka: V SLDB 2011 zaměstnaní bez pracujících studentů a žáků.

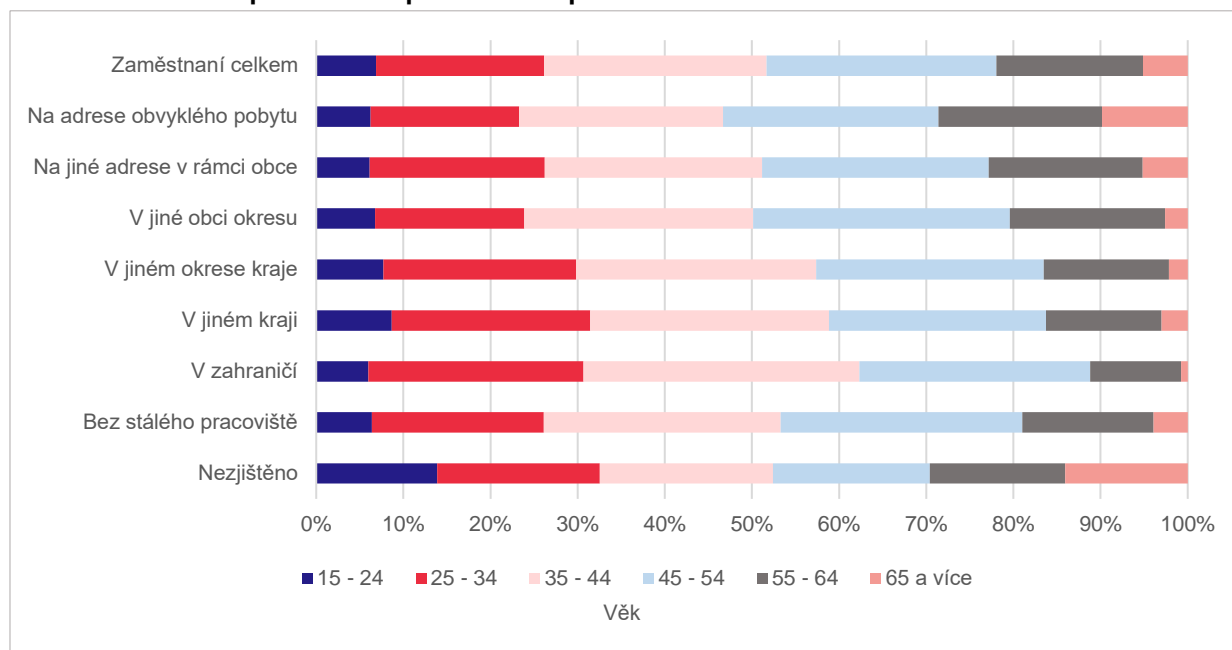
Při pohledu na místo pracoviště podle pohlaví je u mužů patrná vyšší mobilita za prací, kdy v případě dojíždky do jiného okresu muži představovali 58,1 % vyjíždějících a v případě dojíždky do jiného kraje 59,9 % vyjíždějících. Výrazná převaha mužského pohlaví je patrná u osob vyjíždějících do zahraničí, kdy muži představovali 71,8 % osob vyjíždějících do zahraničí. Naopak ženy častěji než muži vyjížděly do práce v rámci obce, což je typ vyjíždky, u kterého lze předpokládat v průměru kratší vzdálenost. Podíl mužů a žen byl u práce z domova poměrně vyrovnaný, pozorujeme pouze velmi mírnou převahu mužského pohlaví (51,5 % osob pracujících na adrese obvyklého pobytu). Velmi odlišná struktura osob podle pohlaví byla v případě zaměstnaných bez stálého pracoviště, kde velmi výrazně převažovaly osoby mužského pohlaví (82,6 % osob se zaměstnáním bez stálého pracoviště byly muži), což pravděpodobně souvisí se specifičností této kategorie místa pracoviště. Do kategorie „zaměstnaní bez stálého pracoviště“ častěji spadají typicky mužské profese (např. řidičská povolání, některá řemeslnická povolání viz tab. 4), a proto je zde podíl osob mužského pohlaví velmi vysoký.

Tab. 2 Zaměstnaní podle pohlaví a podle místa pracoviště

Místo pracoviště	Muži		Ženy	
	abs.	rel. (%)	abs.	rel. (%)
Zaměstnaní celkem	2 884 419	54,53	2 405 652	45,47
Na adrese obvyklého pobytu	521 384	51,54	490 154	48,46
Vyjíždějící do zaměstnání celkem	1 876 732	51,52	1 765 912	48,48
v rámci obce	710 250	46,15	828 771	53,85
do jiné obce okresu	571 728	51,48	538 845	48,52
do jiného okresu kraje	282 929	58,11	203 950	41,89
do jiného kraje	258 531	59,85	173 442	40,15
do zahraničí	53 294	71,83	20 904	28,17
Zaměstnaní bez stálého pracoviště	408 056	82,64	85 700	17,36
Nezjištěno	78 247	55,05	63 886	44,95

Struktura zaměstnaných osob podle věku a místa pracoviště vykazuje poměrně jasný vzorec, který ukazuje na nižší mobilitu za prací u osob v nejstarších věkových kategoriích. Vysoký podíl osob ve věku alespoň 65 let vykazovali především pracující na adrese obvyklého pobytu (9,8 %) a osoby pracující na jiné adrese v rámci obce (5,2 %). Naopak v případě vyjíždky do zahraničí a do jiného kraje byly podíly osob ve vyšším věku podstatně nižší. Pouze 0,8 % vyjíždějících do zahraničí bylo ve věku alespoň 65 let, v případě vyjíždky do jiného kraje dosahoval tento podíl 3,0 %. V případě vyjíždky do zahraničí dominovaly především osoby ve věku 35 až 54 let, které tvořily více než polovinu všech vyjíždějících do zahraničí. Podobně i vyjíždějící do jiného okresu v rámci kraje vykazovali nízký podíl osob ve vyšším věku. Na nižší mobilitu za prací u osob ve vyšším věku ukazuje i skutečnost, že věková kategorie nad 64 let byla jedinou kategorií, ve které vnitroobecní vyjíždka převažovala nad mimoobecní vyjíždkou. V rámci obce vyjíždělo za prací 79 360 osob ve věku alespoň 65 let, zatímco mimo obec vyjíždělo pouze 52 834 osob ve věku alespoň 65 let. U všech ostatních věkových kategorií mimoobecní vyjíždka převažovala nad vnitroobecní. Osoby pracující na adrese obvyklého pobytu vykazovaly nejvyšší podíl mladších osob ve věku do 34 let, kdy v tomto věku bylo 23,3 % osob pracujících na adrese obvyklého pobytu. Zaměstnaní bez stálého pracoviště měli také poměrně nízký podíl mladších osob, kdy každá čtvrtá osoba se zaměstnáním bez stálého pracoviště byla mladší než 35 let. V případě nejmladších osob ve věku do 24 let a nejstarších osob ve věku alespoň 65 let bylo místo pracoviště častěji nezjištěné.



Graf 1 Zaměstnaní podle místa pracoviště a podle věku


Rozdíly ve struktuře podle nejvyššího dosaženého vzdělání byly mezi jednotlivými kategoriemi místa pracoviště nízké. Specifickou vzdělanostní strukturu vykazovaly především osoby se zaměstnáním bez stálého pracoviště a osoby vyjíždějící do zahraničí. V případě těchto kategorií pozorujeme nadprůměrně vysoký podíl osob se středním vzděláním bez maturity, který u osob vyjíždějících do zahraničí dosahoval 43,1 % a u osob se zaměstnáním bez stálého pracoviště 42,6 %. Nejvyšší podíly osob s vyšším odborným nebo vysokoškolským vzděláním vykazovaly osoby vyjíždějící na jinou adresu v rámci obce (32,0 %) a osoby vyjíždějící do jiného kraje (36,1 %). V případě úplného středního vzdělání s maturitou byly rozdíly mezi jednotlivými kategoriemi místa pracoviště (s výjimkou nezjištěného místa pracoviště) jen velmi malé a podíly se velmi podobaly celkové vzdělanostní struktuře zaměstnaných osob. Nadprůměrný podíl osob se základním nebo nižším vzděláním vykazovaly osoby pracující na adrese obvyklého pobytu (7,2 %), osoby vyjíždějící do zahraničí (7,0%) a osoby se zaměstnáním bez stálého pracoviště (6,7 %).

Tab. 3 Zaměstnaní podle nejvyššího ukončeného vzdělání a podle místa pracoviště

Místo pracoviště	Bez vzdělání, neúplné základní, základní		Střední bez maturity		Úplné střední s maturitou		Vyšší odborné, vysokoškolské		Nezjištěno	
	abs.	rel. (%)	abs.	rel. (%)	abs.	rel. (%)	abs.	rel. (%)	abs.	rel. (%)
Zaměstnaní celkem	284 058	5,37	1 591 851	30,09	1 851 817	35,01	1 340 785	25,35	221 560	4,19
Na adrese obvyklého pobytu	72 633	7,18	321 555	31,79	347 895	34,39	245 328	24,25	24 127	2,39
Na jiné adrese v rámci obce	67 361	4,38	366 158	23,79	539 541	35,06	493 026	32,04	72 935	4,74
V jiné obci okresu	55 083	4,96	408 972	36,83	407 730	36,71	202 067	18,19	36 721	3,31
V jiném okrese kraje	21 081	4,33	134 670	27,66	179 171	36,80	137 604	28,26	14 353	2,95
V jiném kraji	15 795	3,66	91 020	21,07	159 299	36,88	156 078	36,13	9 781	2,26
V zahraničí	5 199	7,01	31 940	43,05	24 163	32,57	12 648	17,05	248	0,33
Zaměstnaní bez stálého pracoviště	33 040	6,69	210 371	42,61	168 953	34,22	80 274	16,26	1 118	0,23
Nezjištěno	13 866	9,76	27 165	19,11	25 065	17,63	13 760	9,68	62 277	43,82

Poznámka: Konzervatoře zařazeny mezi vyšší odborné, vysokoškolské vzdělání a pomaturitní a nástavbové studium zařazeno mezi úplné střední vzdělání s maturitou.

Vzdělanostní struktura osob pracujících na adrese obvyklého pobytu se velmi podobala celkové vzdělanostní struktuře zaměstnaných osob (byl zaznamenán pouze mírně vyšší podíl osob se základním nebo nižším vzděláním).

Struktura zaměstnaných podle místa pracoviště a hlavních tříd zaměstnání ukazuje na velmi vysoký podíl řemeslníků a opravářů se zaměstnáním bez stálého pracoviště (25,0 %), což koresponduje s vzdělanostní strukturou (viz tab. 3). V případě zaměstnání bez stálého pracoviště byl zjištěn vyšší podíl osob se středním vzděláním bez maturity, což je stupeň vzdělání, který často vykazují osoby pracující jako řemeslníci nebo opraváři. Vyšší podíl osob se zaměstnáním bez stálého pracoviště vykazovala také obsluha strojů a zařízení, montéři (11,3 %) a pomocní a nekvalifikovaní pracovníci (10,7 %). V zahraničí také nejčastěji pracovali řemeslníci a opraváři (2,9 %) a obsluha strojů a zařízení (3,0 %), což opět koresponduje se vzdělanostní strukturou a vyšším podílem osob se středním vzděláním bez maturity mezi osobami pracujícími v zahraničí. Specialisté, kteří patří mezi nejvíce kvalifikované pracovníky, nejčastěji pracovali na jiné adrese v rámci obce (37,7 %), což koresponduje s vyšším podílem osob s vyšším odborným nebo vysokoškolským vzděláním mezi osobami pracujícími na jiné adrese v rámci obce.

Tab. 4 Zaměstnaní podle místa pracoviště a podle vybraných hlavních tříd zaměstnání (v %)

Třídy zaměstnání	Na adrese obvyklého pobytu	Na jiné adrese v rámci obce	V jiné obci okresu	V jiném okrese kraje	V jiném kraji	V zahraničí	Zaměstnaní bez stálého pracoviště	Nezjištěno
Zaměstnaní celkem	19,12	29,09	20,99	9,20	8,17	1,40	9,33	2,69
Zákonodárci a řídicí pracovníci	17,78	31,81	17,84	10,79	12,55	0,94	8,17	0,11
Specialisté	19,03	37,66	16,19	9,66	10,76	0,77	5,88	0,06
Techničtí a odborní pracovníci	17,16	31,13	21,45	10,97	9,76	0,74	8,70	0,09
Úředníci	18,98	32,57	22,36	11,10	10,14	0,86	3,85	0,14
Pracovníci ve službách a prodeji	22,60	33,99	22,46	7,78	7,11	1,26	4,45	0,35
Řemeslníci a opraváři	16,40	17,71	24,41	8,21	5,08	2,89	24,96	0,32
Obsluha strojů a zařízení, montéři	16,41	20,84	29,91	11,31	6,93	2,98	11,30	0,33
Pomocní a nekvalifikovaní pracovníci	26,11	27,78	22,12	5,93	4,22	2,35	10,66	0,84

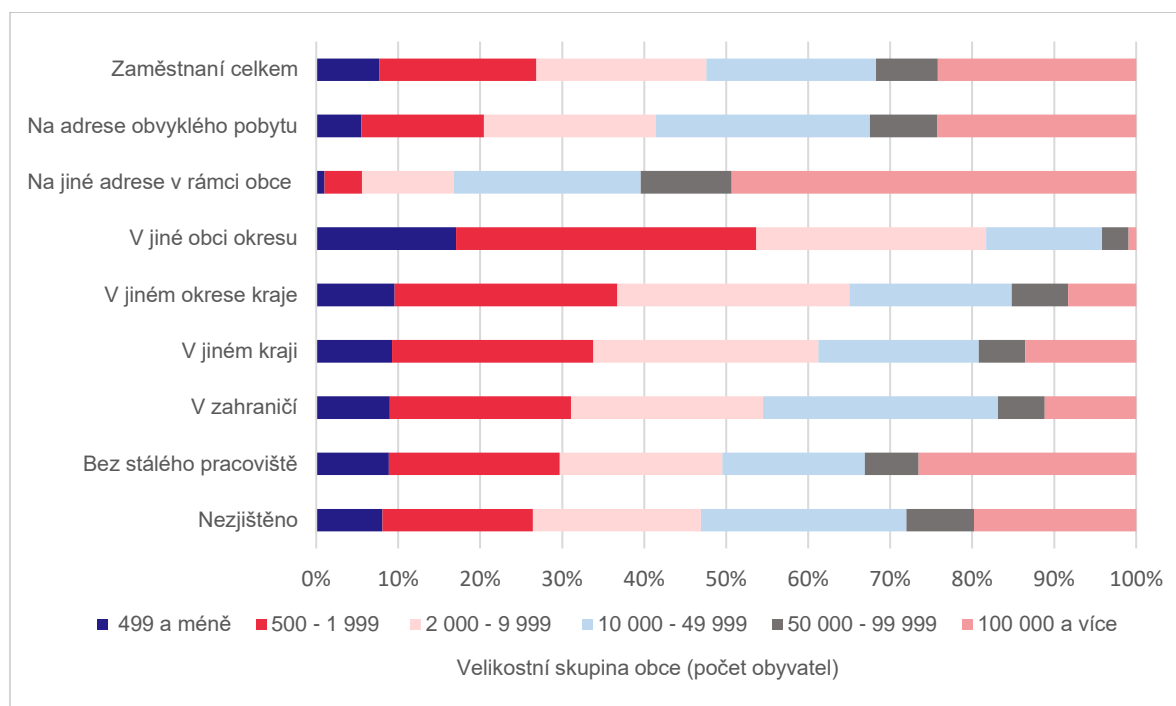
Struktura zaměstnaných podle místa pracoviště a odvětví ekonomické činnosti poukazuje na některé významné odlišnosti mezi jednotlivými odvětvími. Nadprůměrný podíl osob pracujících na adrese obvyklého pobytu byl zaznamenán především u profesních, vědeckých a technických činností (30,7 %) a v případě informačních a komunikačních činností (27,0 %). Naopak nízký podíl osob pracujících na adrese obvyklého pobytu vykazovala veřejná správa (12,4 %), doprava a skladování (13,1 %), stavebnictví (13,8 %) a zdravotní a sociální péče (14,1 %). Do zahraničí vyjíždělo 3,5 % osob pracujících v ubytování, stravování a pohostinství a 3,4 % osob pracujících v dopravě a skladování. Naopak velmi nízký podíl osob vyjíždějících do zahraničí vykazovala veřejná správa (0,2 %) a vzdělávání (0,3 %). Velmi specifická je kategorie zaměstnání bez stálého pracoviště, kde byly významné rozdíly mezi odvětvími. V případě stavebnictví mělo 44,7 % osob zaměstnání bez stálého pracoviště, což je mnohonásobně více než celorepublikový podíl osob se zaměstnáním bez stálého pracoviště, který dosahoval 9,3 %. Vyšší podíl osob se zaměstnáním bez stálého pracoviště vykazovala i doprava a skladování (15,8 %), kde lze očekávat vyšší podíl řídičských povolání. Naopak několik odvětví mělo

velmi nízký podíl osob se zaměstnáním bez stálého pracoviště. Jednalo se především o veřejnou správu (1,1 %), vzdělávání (2,2 %) a zdravotní a sociální péči (2,6 %).

Tab. 5 Zaměstnaní podle místa pracoviště a podle vybraných odvětví ekonomické činnosti (v %)

Odvětví ekonomické činnosti	Na adrese obvyklého pobytu	Na jiné adrese v rámci obce	V jiné obci okresu	V jiném okrese kraje	V jiném kraji	V zahraničí	Zaměstnaní bez stálého pracoviště	Nezjištěno
Zaměstnaní celkem	19,12	29,09	20,99	9,20	8,17	1,40	9,33	2,69
Zpracovatelský průmysl	16,76	24,45	32,73	12,03	6,57	1,70	4,23	1,53
Stavebnictví	13,77	14,41	11,21	6,05	5,56	2,53	44,67	1,80
Velkoobchod a maloobchod, opravy a údržba motorových vozidel	21,27	30,73	19,42	8,81	8,52	0,63	6,70	3,93
Doprava a skladování	13,08	20,73	18,60	12,27	11,93	3,41	15,82	4,16
Ubytování, stravování a pohostinství	24,46	33,79	17,56	6,15	7,61	3,51	4,66	2,26
Informační a komunikační činnosti	27,01	36,57	5,22	7,76	12,33	0,77	9,27	1,07
Profesní, vědecké a technické činnosti	30,69	32,97	8,34	6,98	10,63	0,69	8,24	1,48
Administrativní a podpůrné činnosti	24,07	29,23	13,51	6,97	6,98	0,95	9,14	9,14
Veřejná správa a obrana, povinné sociální zabezpečení	12,41	37,44	20,90	11,45	13,86	0,22	1,07	2,66
Vzdělávání	17,59	43,25	22,65	7,44	6,11	0,34	2,19	0,43
Zdravotní a sociální péče	14,11	38,08	24,37	10,33	8,21	1,18	2,60	1,13

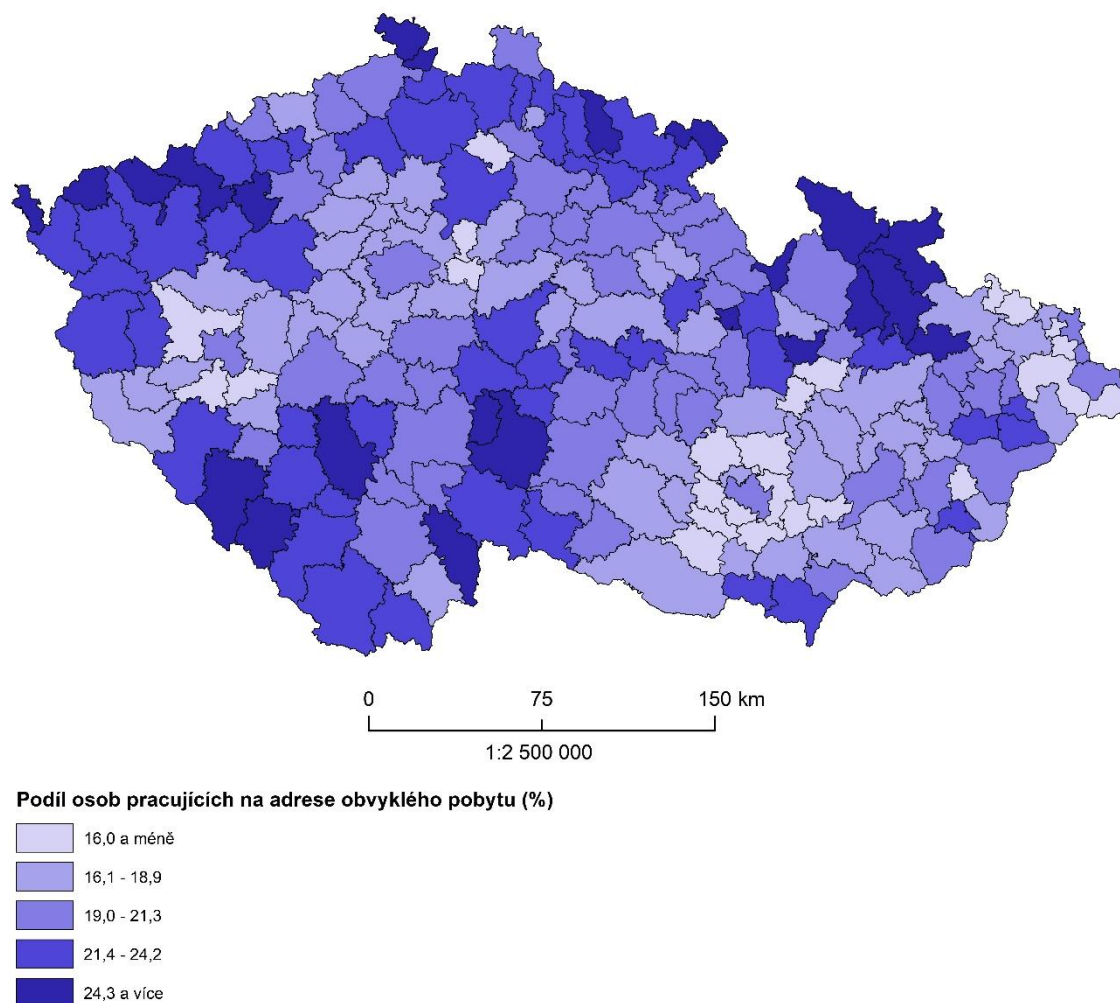
Při pohledu na zaměstnané podle místa pracoviště a velikostní skupiny obce bydliště je patrný poměrně jasný vzorec, kdy v menších obcích s méně než 2 000 obyvateli jen velmi málo zaměstnaných osob vyjíždělo za práci na jinou adresu v rámci obce. Pouze 5,6 % vyjíždějících v rámci obce bydlelo v obcích s méně než 2 000 obyvateli. Naopak téměř polovinu osob vyjíždějících za práci v rámci obce tvořili obyvatelé bydlící v největších obcích s alespoň 100 000 obyvateli. Jedná se o logický důsledek koncentrace pracovních příležitostí do regionálních center, která nutí obyvatele menších obcí vyjíždět za práci mimo obec. Obyvatelé menších obcí mnohem častěji vyjížděli za práci do jiné obce v rámci okresu, kdy obyvatelé obcí s méně než 2 000 obyvateli představovali 53,7 % vyjíždějících do jiné obce okresu. Naopak pouze 4,2 % vyjíždějících do jiné obce v rámci okresu bydlelo v největších obcích s alespoň 50 000 obyvateli. U vyjížděky do jiného okresu, jiného kraje nebo do zahraničí byl podíl větších a menších obcí mnohem vyrovnanější než v případě vyjížděky do jiné obce okresu nebo vyjížděky v rámci obce. Podíl osob bydlících v obcích s méně než 2 000 obyvateli se u těchto kategorií pohyboval mezi 31,1 % v případě vyjížděky do zahraničí a 36,7 % v případě vyjížděky do jiného okresu. V případě pracujících na adrese obvyklého pobytu se struktura podle velikostní skupiny obce velmi podobala celkové struktuře zaměstnaných osob podle velikostní skupiny obce. U pracujících na adrese obvyklého pobytu pozorujeme pouze mírně vyšší podíl osob bydlících ve středně velkých obcích s 10 000 až 49 999 obyvateli (26,1 %) a mírně nižší podíl osob bydlících v menších obcích s méně než 2 000 obyvateli (20,4 %). Mezi zaměstnanými bez stálého pracoviště byli lehce nadprůměrně zastoupeni obyvatelé bydlící v nejmenších obcích do 2 000 obyvatel (29,7 %) a obyvatelé bydlící v největších obcích s alespoň 100 000 obyvateli (26,5 %).

Graf 2 Zaměstnaní podle místa pracoviště a podle velikostní skupiny obce bydliště

Analýza regionální diferenciace struktury zaměstnaných podle místa pracoviště je v této kapitole provedena primárně na úrovni správních obvodů obcí s rozšířenou působností (dále jen „SO ORP“), částečně i na úrovni krajů. Podíly uvedené v této části jsou vypočítány z celku, který tvoří všechny zaměstnané osoby se zjištěným místem pracoviště.

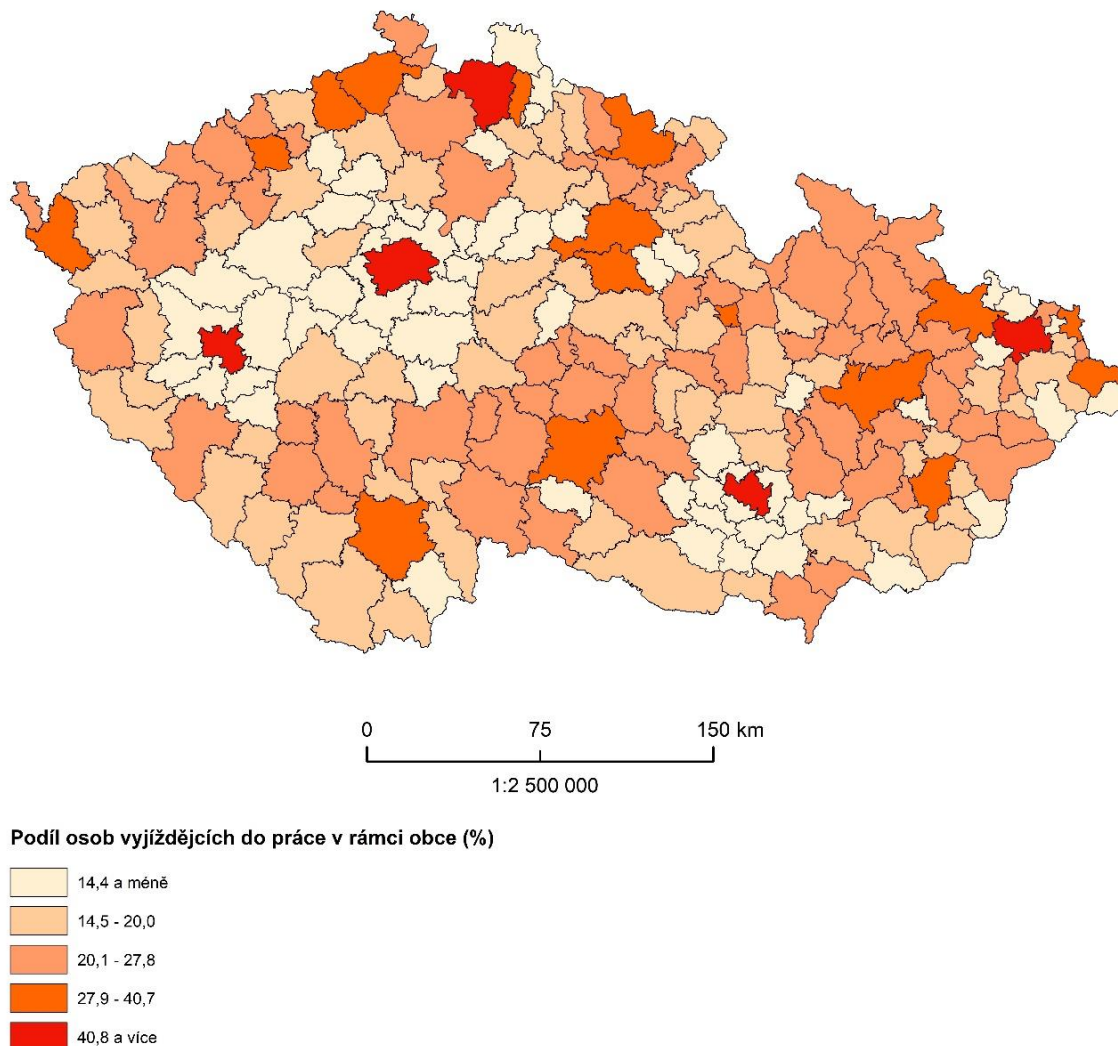
Nejprve je analyzována diferenciace podílu osob pracujících na adrese obvyklého pobytu. Na úrovni krajů byly rozdíly v podílu osob se zjištěným místem pracoviště pracujících na adrese obvyklého pobytu poměrně malé. Tento podíl se pohyboval od 18,0 % v Jihomoravském kraji do 23,4 % v Karlovarském kraji. Mezi kraje s podprůměrným podílem osob pracujících na adrese obvyklého pobytu dále patřily především Moravskoslezský kraj, Středočeský kraj a Plzeňský kraj. Naopak vysoký podíl měly kromě Karlovarského kraje i Jihočeský a Liberecký kraj. V Praze pracovalo na adrese obvyklého pobytu 19,7 % zaměstnaných osob se zjištěným místem pracoviště, což je velmi blízko celorepublikovému průměru (19,6 %). Na úrovni SO ORP byly rozdíly v podílu osob pracujících na adrese obvyklého pobytu vyšší, ale stále poměrně omezené. Nejnižší podíl vykazoval SO ORP Jablunkov v Moravskoslezském kraji, kde na adrese obvyklého pobytu pracovalo 12,8 % zaměstnaných osob se zjištěným místem pracoviště. Mezi další ORP s nízkým podílem osob se zjištěným místem pracoviště pracujících na adrese obvyklého pobytu patřil Hlučín v Moravskoslezském kraji (13,0 %), Kravaře v Moravskoslezském kraji (13,7 %) a Konice v Olomouckém kraji (13,7 %). Naopak nejvyšší podíl osob se zjištěným místem pracoviště pracujících na adrese obvyklého pobytu vykazoval SO ORP Bruntál v Moravskoslezském kraji (29,9 %). Vysoký podíl měl i Rýmařov v Moravskoslezském kraji (28,6 %) a Varnsdorf v Ústeckém kraji (28,2 %). SO ORP s vyšším podílem osob se zjištěným místem pracoviště pracujících na adrese obvyklého pobytu se nejvíce koncentrovaly v příhraničních oblastech. Především se jednalo o severozápadní části Česka (Ústecký a Karlovarský kraj), oblasti Krkonoš, Šumavy a Jeseníků. Vyšší podíl osob se zjištěným místem pracoviště pracujících na adrese obvyklého pobytu vykazovaly také některé SO ORP na Vysočině. Naopak SO ORP s nejnižším podílem osob se zjištěným místem pracoviště pracujících na adrese obvyklého pobytu se nejčastěji nacházely v blízkosti největších měst. Patrný je tento jev především v blízkosti Prahy, Brna, Ostravy a Plzně. Samotná velká města patřila spíše mezi oblasti s průměrným podílem osob se zjištěným místem pracoviště pracujících na adrese obvyklého pobytu.

Mapa 1 Podíl osob pracujících na adrese obvyklého pobytu z celkového počtu zaměstnaných osob se zjištěným místem pracoviště podle SO ORP



Podíly osob vyjíždějících do práce v rámci obce jsou velmi významně ovlivněny velikostí obce, což již bylo diskutováno výše (viz graf 2). Rozdíly v podílu osob vyjíždějících do práce v rámci obce jsou na úrovni SO ORP velmi vysoké. Nejvyšší podíl zaměstnaných osob se zjištěným místem pracoviště vyjíždějících do práce v rámci obce měly SO ORP, kde jsou lokalizována největší města Česka, což je v souladu se zjištěními prezentovanými v grafu 2. V SO ORP Praha vyjíždělo do práce v rámci obce 62,1 % zaměstnaných osob se zjištěným místem pracoviště. Mezi další SO ORP s vysokým podílem osob se zjištěným místem pracoviště vyjíždějících do práce v rámci obce patřilo Brno (62,1 %), Ostrava (55,1 %) a Plzeň (50,6 %). Naopak velmi nízký podíl měla SO ORP Černošice ve Středočeském kraji (5,5 %), Šlapanice v Jihomoravském kraji (6,5 %), Židlochovice v Jihomoravském kraji (6,7 %) a Český Brod ve Středočeském kraji (7,4 %). SO ORP s nízkým podílem zaměstnaných osob se zjištěným místem pracoviště vyjíždějících do práce v rámci obce se nejčastěji koncentrují v blízkosti největších měst. Nejvíce je tento jev patrný ve Středočeském kraji v blízkosti Prahy, v Plzeňském kraji v blízkosti Plzně a v Jihomoravském kraji v blízkosti Brna. Tento jev je způsoben především blízkostí silného regionálního centra s velmi pestrou nabídkou pracovních příležitostí, kam obyvatelé těchto SO ORP velmi často dojíždí za prací.

Mapa 2 Podíl osob vyjíždějících do práce v rámci obce z celkového počtu zaměstnaných osob se zjištěným místem pracoviště podle SO ORP



Porovnání odlišných typů vyjíždky za prací v rámci Česka ukazuje, že vyjíždějící v rámci obce obvyklého pobytu tvořili 43,1 % zaměstnaných osob vyjíždějících v rámci Česka. Na úrovni krajů je patrná velmi specifická pozice Prahy a Středočeského kraje, kdy Středočeský kraj má nejnižší podíl vyjíždějících v rámci obce (18,9 % vyjíždějících v rámci Česka) a naopak nejvyšší podíl vyjíždějících do jiného kraje (37,2 % vyjíždějících v rámci Česka). Tato významná odlišnost odráží skutečnost, že značná část obyvatel Středočeského kraje vyjíždí za prací do Prahy, která představuje největší koncentraci pracovních příležitostí v Česku. Mezi kraje s vysokým podílem osob vyjíždějících v rámci obce patřily kromě Prahy i Jihomoravský kraj (44,3 % vyjíždějících v rámci Česka) a Moravskoslezský kraj (42,5 % vyjíždějících v rámci Česka). Naopak nižší podíl vyjíždějících v rámci obce vykazoval Zlínský kraj a Vysočina. Vyjíždka do jiné obce v rámci okresu představovala 31,1 % vyjíždky v rámci Česka. Nejvíce osob vyjíždělo do jiné obce v rámci okresu ve Zlínském kraji (48,1 % vyjíždějících v rámci Česka) a na Vysočině (44,6 % vyjíždějících v rámci Česka). Vyjíždka do jiného okresu a do jiného kraje je v porovnání s vyjíždkou v rámci obce a v rámci okresu méně významná.

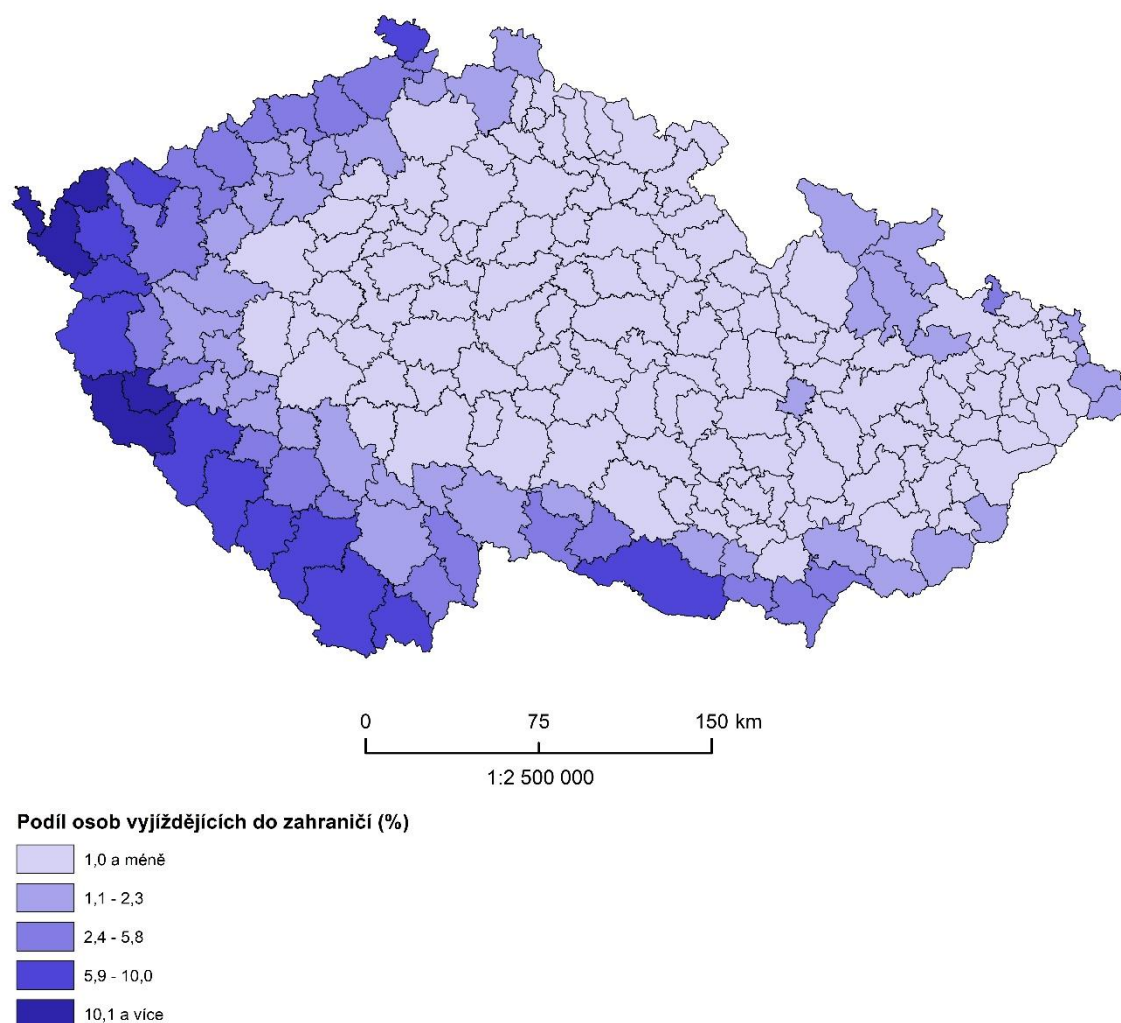
Tab. 6 Vyjíždějící do zaměstnání v rámci Česka podle místa pracoviště a podle krajů

Území	Vyjíždějící celkem	V rámci obce		V jiné obci okresu		V jiném okrese kraje		V jiném kraji	
		abs.	rel. (%)	abs.	rel. (%)	abs.	rel. (%)	abs.	rel. (%)
Česká republika	3 568 446	1 539 021	43,1	1 110 573	31,1	486 879	13,6	431 973	12,1
Hlavní město Praha	492 345	447 273	90,8	x	x	x	x	45 072	9,2
Středočeský kraj	502 551	95 086	18,9	159 920	31,8	60 712	12,1	186 833	37,2
Jihočeský kraj	199 043	73 895	37,1	88 006	44,2	24 216	12,2	12 926	6,5
Plzeňský kraj	197 492	79 032	40,0	55 458	28,1	52 307	26,5	10 695	5,4
Karlovarský kraj	75 549	28 077	37,2	32 258	42,7	9 737	12,9	5 477	7,2
Ústecký kraj	237 159	84 536	35,6	93 894	39,6	31 584	13,3	27 145	11,4
Liberecký kraj	140 180	57 122	40,7	47 590	33,9	16 917	12,1	18 551	13,2
Královéhradecký kraj	177 944	64 705	36,4	75 941	42,7	18 925	10,6	18 373	10,3
Pardubický kraj	175 012	61 411	35,1	73 041	41,7	18 447	10,5	22 113	12,6
Kraj Vysočina	166 914	57 784	34,6	75 819	45,4	14 942	9,0	18 369	11,0
Jihomoravský kraj	417 914	185 188	44,3	104 127	24,9	110 125	26,4	18 474	4,4
Olomoucký kraj	207 742	75 863	36,5	92 602	44,6	21 869	10,5	17 408	8,4
Zlínský kraj	192 159	64 895	33,8	92 373	48,1	19 386	10,1	15 505	8,1
Moravskoslezský kraj	386 442	164 154	42,5	119 544	30,9	87 712	22,7	15 032	3,9

Do jiného okresu kraje vyjíždělo celkem 13,6 % vyjíždějících v rámci Česka. Nejvyšší podíl vyjíždějících do jiného okresu měl Plzeňský kraj (26,5 %) a Jihomoravský kraj (26,4%). Naopak na Vysočině vyjíždělo za prací do jiného okresu pouze 9,0 % vyjíždějících v rámci Česka. Posledním a početně nejméně významným typem vyjíždky v rámci Česka je vyjíždka do jiného kraje, která tvořila 12,1 % vyjíždějících v rámci Česka. U tohoto typu vyjíždky vyniká zvláštní pozice Středočeského kraje, kde do jiného kraje vyjíždí 37,2 % vyjíždějících v rámci Česka. V ostatních krajích je podíl vyjíždějících do jiného kraje výrazně nižší. V Moravskoslezském kraji do jiného kraje vyjíždí pouze 3,9 % vyjíždějících v rámci Česka a v Jihomoravském kraji pouze 4,4 %.

Vyjíždka za prací do zahraničí je početně nejméně významným typem vyjíždky. Do zahraničí vyjíždělo za prací celkem 74 198 osob, což představovalo 1,4 % zaměstnaných osob se zjištěným místem pracoviště. Na úrovni krajů vyniká především Karlovarský kraj, který měl nejvyšší podíl osob vyjíždějících do zahraničí (8,8 % osob se zjištěným místem pracoviště). U ostatních krajů byl podíl osob vyjíždějících do zahraničí výrazně nižší. V Plzeňském kraji do zahraničí vyjíždělo 3,7 % osob se zjištěným místem pracoviště a v Jihočeském kraji 3,0%. Na úrovni SO ORP měl nejvyšší podíl Aš v Karlovarském kraji, kde do zahraničí vyjíždělo 20,9 % osob se zjištěným místem pracoviště. V SO ORP Kraslice v Karlovarském kraji vyjíždělo do zahraničí 18,4 % osob se zjištěným místem pracoviště a v SO ORP Domažlice v Plzeňském kraji 14,4 %. Naopak v celé řadě SO ORP nedosahuje podíl osob se zjištěným místem pracoviště vyjíždějících do zahraničí ani 1 %. Jev vyjíždky do zahraničí se silně koncentruje jen do několika regionů, což je dobře patrné i na mapě 3. Jedná se především o SO ORP sousedící s Německem a Rakouskem. Naopak SO ORP sousedící s Polskem a Slovenskem vykazovaly mnohem nižší podíl osob se zjištěným místem pracoviště vyjíždějících do zahraničí. Tato disproporce je způsobena tím, že Německo a Rakousko jsou mnohem častěji cílem vyjíždky za prací než Polsko a Slovensko. Do Německa vyjíždělo za prací celkem 43 578 osob a do Rakouska 12 988 osob, zatímco do Polska vyjíždělo pouze 1 050 osob a do Slovenska pouze 2 803 osob. Vyšší počet vyjíždějících za prací do Rakouska a Německa souvisí především s ekonomickou situací v jednotlivých státech a vyšším průměrným výdělkem v Německu a Rakousku.

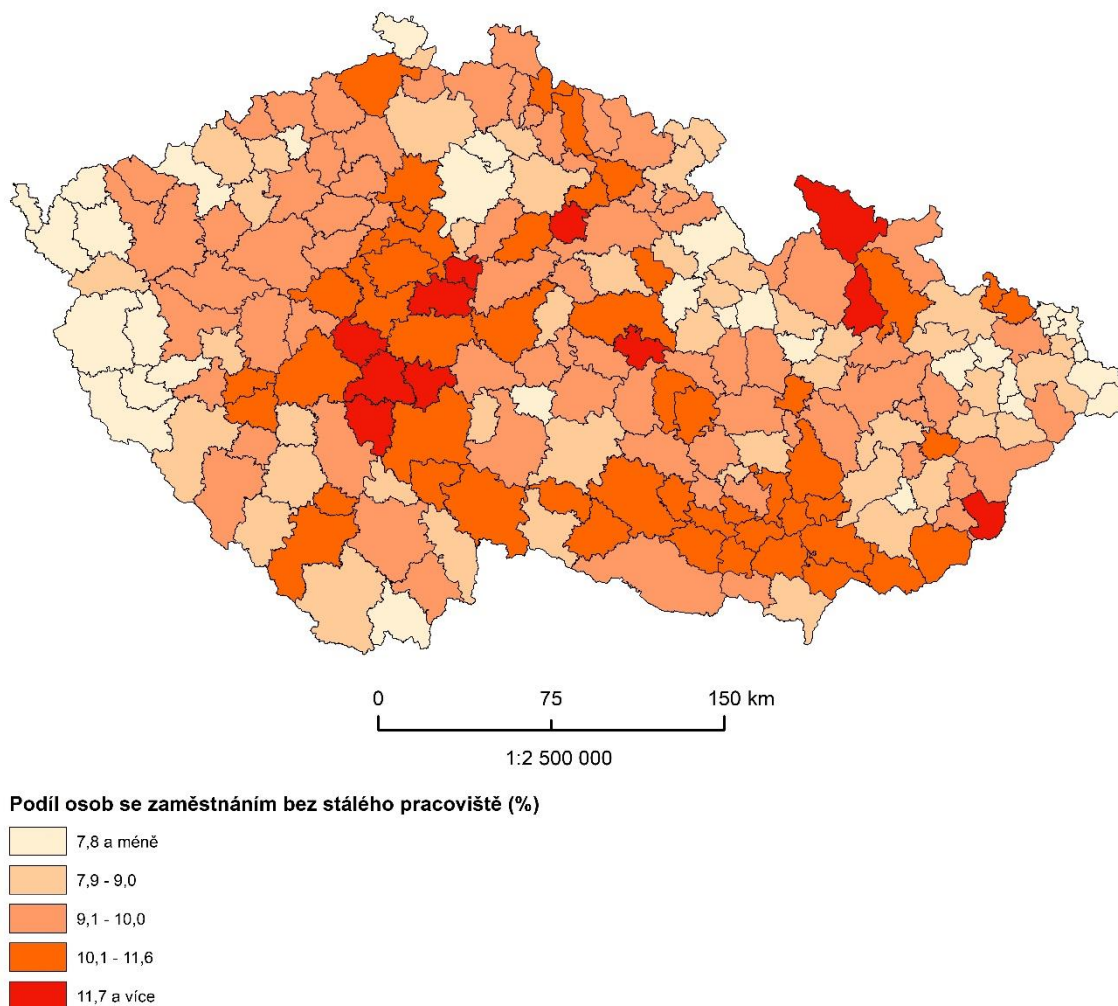
Mapa 3 Podíl osob vyjíždějících do práce v zahraničí z celkového počtu zaměstnaných osob se zjištěným místem pracoviště podle SO ORP



Zaměstnaní bez stálého pracoviště mělo celkem 493 756 osob, tedy 9,6 % osob se zjištěným místem pracoviště. Rozdíly v podílu osob se zaměstnáním bez stálého pracoviště byly na krajské úrovni velmi malé. Nejvyšší byl podíl v Praze, kde zaměstnaní bez stálého pracoviště mělo 11,4 % osob se zjištěným místem pracoviště. Naopak v Karlovarském kraji mělo zaměstnaní bez stálého pracoviště 8,0 % osob se zjištěným místem pracoviště. I na úrovni SO ORP byly rozdíly v podílu osob se zaměstnáním bez stálého pracoviště poměrně omezené. Nejvyšší podíl měl SO ORP Sedlčany ve Středočeském kraji, kde zaměstnaní bez stálého pracoviště vykazovalo 14,4 % osob se zjištěným místem pracoviště. V SO ORP Valašské Klobouky ve Zlínském kraji mělo zaměstnaní bez stálého pracoviště 13,6 % osob se zjištěným místem pracoviště a ve Voticích ve Středočeském kraji 12,9 %. Naopak nejnižší podíl osob se zaměstnáním bez stálého pracoviště vykazovala SO ORP Aš v Karlovarském kraji, kde zaměstnaní bez stálého pracoviště mělo 5,1 % osob se zjištěným místem pracoviště. V SO ORP Mladá Boleslav ve Středočeském kraji mělo zaměstnaní bez stálého pracoviště 5,9 % osob se zjištěným místem pracoviště a v SO ORP Tachov v Plzeňském kraji 6,1 %. OSO RP s vyšším podílem osob se zaměstnáním bez stálého pracoviště se koncentrovaly především ve středních Čechách, v některých oblastech jižní Moravy a v oblasti Jeseníků. Naopak SO ORP s nižším podílem osob se zaměstnáním bez stálého

pracoviště se koncentrovaly především v západní a severozápadní části Česka a v Moravskoslezském kraji na severovýchodě.

Mapa 4 Podíl osob se zaměstnáním bez stálého pracoviště z celkového počtu zaměstnaných osob se zjištěným místem pracoviště podle SO ORP



2.2 Nepracující žáci a studenti podle místa školy

Ve Sčítání 2021 více než 1,4 milionu nepracujících žáků a studentů (téměř 100 % nepracujících žáků a studentů se zjištěným místem školy) vyjíždělo do školy mimo adresu obvyklého pobytu. Školská vyjíždka tvořila necelou třetinu celkové vyjíždky. Nejčastěji nepracující žáci a studenti vyjížděli do školy v rámci obce obvyklého pobytu (61 % vyjíždějících). Do jiné obce v rámci okresu vyjíždělo 22 % vyjíždějících žáků a studentů, do jiného okresu kraje 8 % a do jiného kraje 9 %. Do zahraničí vyjíždělo pouze 7 839 nepracujících žáků a studentů (méně než 1 % vyjíždějících). Nejistota místa školy byla ve Sčítání 2021 poměrně nízká, pouze 2 % nepracujících žáků a studentů mělo nezjištěné místo školy. Porovnání dat o místě školy se Sčítáním 2011 je velmi komplikované, neboť byly uskutečněny velmi významné metodické změny. Porovnání také komplikuje vysoká míra nezjištěnosti místa školy na úrovni obce ve Sčítání 2011, která mnohonásobně převyšuje nezjištěnost ve Sčítání 2021. Celkový počet vyjíždějících do škol se oproti Sčítání 2011 téměř zdvojnásobil, tento prudký nárůst je ale způsoben především výrazným snížením nezjištěnosti místa školy ve Sčítání 2021. Velmi významně se oproti

Sčítání 2011 snížil počet žáků a studentů studujících na adrese obvyklého pobytu. Tento pokles je opět způsoben především metodickou změnou, kdy ve Sčítání 2021 byla využívána data od ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy za účelem zjištění místa školy a doplnění kompletní adresy školy.

Tab. 7 Žáci a studenti podle místa školy ve Sčítání 2011 a 2021

Místo školy	2011	2021	Změna v %
Žáci a studenti celkem	1 446 138	1 465 320	1,33
Na adrese obvyklého pobytu	165 968	1 018	-99,39
Vyjíždějící do školy celkem	738 283	1 430 899	93,81
v rámci obce	335 894	871 068	159,33
do jiné obce okresu	180 184	311 508	72,88
do jiného okresu kraje	89 292	114 863	28,64
do jiného kraje	125 924	125 621	-0,24
do zahraničí	6 989	7 839	12,16
V ČR, místo nezjištěno	28 208	x	x
Nezjištěno	513 679	33 403	-93,50

Struktura místa školy podle pohlaví vykazuje jen velmi malé odlišnosti. U vyjíždky na delší vzdálenosti pozorujeme mírně vyšší podíly osob ženského pohlaví. Podíl osob ženského pohlaví v případě vyjíždky do zahraničí a vyjíždky do jiného kraje dosahoval 53,5 %. V případě vyjíždky do jiného okresu kraje dosahoval podíl osob ženského pohlaví 51,7 %. Naopak v případě vyjíždky v rámci obce a vyjíždky do jiné obce v rámci okresu převažovali muži. Podíl osob mužského pohlaví dosahoval u vyjíždky v rámci obce 50,9 % a u vyjíždky do jiné obce v rámci okresu 51,4 %. Místo školy bylo častěji nezjištěné u mužů (53,9 % osob s nezjištěným místem školy představovali muži).

Tab. 8 Nepracující žáci a studenti podle pohlaví a podle místa školy

Místo školy	Muži		Ženy	
	abs.	rel. (%)	abs.	rel. (%)
Nepracující žáci a studenti celkem	739 627	50,48	725 693	49,52
Na adrese obvyklého pobytu	605	59,43	413	40,57
Vyjíždějící do školy celkem	721 025	50,39	709 874	49,61
v rámci obce	443 259	50,89	427 809	49,11
do jiné obce okresu	160 249	51,44	151 259	48,56
do jiného okresu kraje	55 467	48,29	59 396	51,71
do jiného kraje	58 408	46,50	67 213	53,50
do zahraničí	3 642	46,46	4 197	53,54
Nezjištěno	17 997	53,88	15 406	46,12

Při pohledu na strukturu místa školy podle věku je patrné, že nejmladší žáci a studenti ve věku 6 až 14 let vyjížděli do školy většinou v rámci obce nebo do jiné obce v rámci okresu. Ostatní typy vyjíždky představovaly jen 5,7 % vyjíždějících žáků ve věku 6 až 14 let. U žáků ve věku 15 až 19 let dochází k navýšení významu vyjíždky do jiného okresu a kraje, kdy tyto dva typy vyjíždky představovaly 29,7 % vyjíždějících žáků a studentů ve věku 15 až 19 let. I ve věkové kategorii 15 až 19 let významně převládala vyjíždka v rámci obce nebo do jiné obce v rámci okresu. Zcela odlišný vzorec pozorujeme u žáků a studentů ve věkové kategorii 20 až 25 let, kam spadají především studenti vysokých škol nebo jiných vysoce specializovaných škol, které se zpravidla koncentrují v největších regionálních centrech. V této věkové kategorii pouze 35,3 % žáků a studentů vyjíždělo do škol v rámci obce nebo do jiné obce

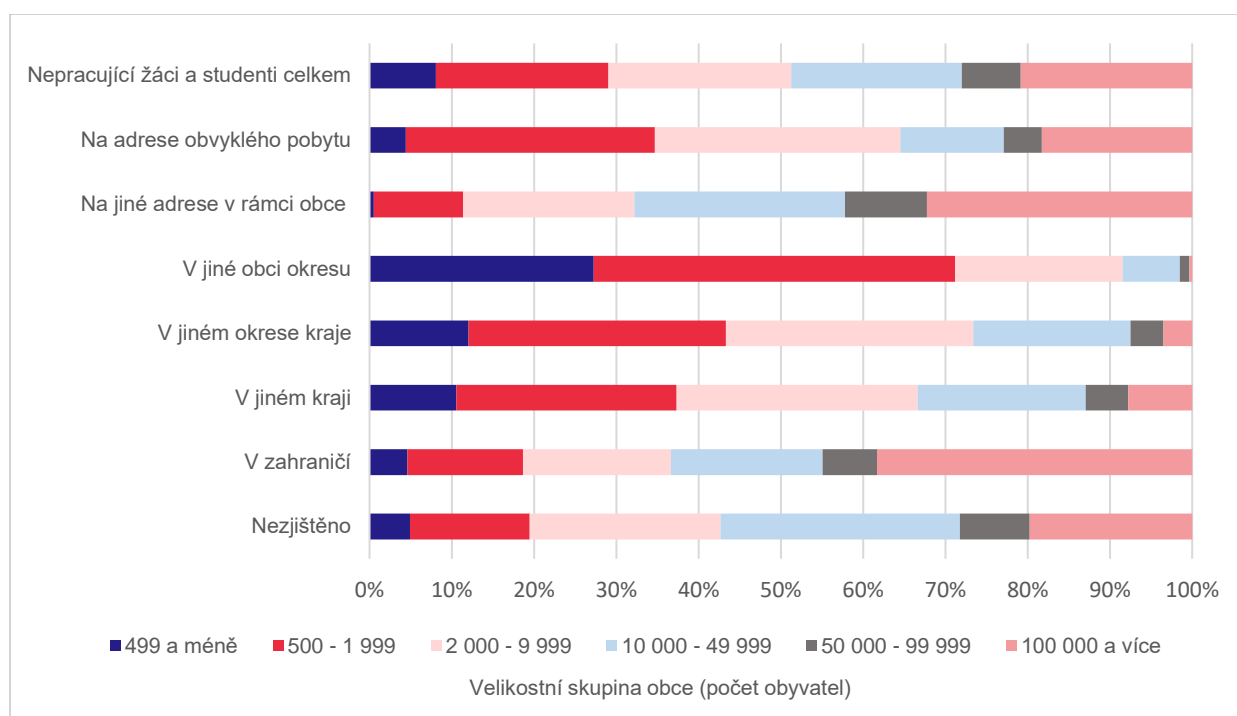


v rámci okresu a převládala vyjíždka do jiného okresu nebo kraje. Vyjíždka do zahraničí se nejčastěji vyskytovala u starších žáků ve věku 20 až 25 let, kdy v tomto věku vyjíždělo do zahraničí celkem 3 216 osob. Celkově je však význam vyjíždky do zahraničí ve všech věkových kategoriích nízký.

Tab. 9 Nepracující žáci a studenti podle věku a podle místa školy

Místo školy	6 – 14 let		15 – 19 let		20 – 25 let		26 a více let	
	abs.	rel. (%)	abs.	rel. (%)	abs.	rel. (%)	abs.	rel. (%)
Nepracující žáci a studenti celkem	930 561	63,51	411 777	28,10	114 752	7,83	8 230	0,56
Na adrese obvyklého pobytu	488	47,94	315	30,94	181	17,78	34	3,34
Vyjíždějící do školy celkem	913 642	63,85	398 231	27,83	111 947	7,82	7 079	0,49
v rámci obce	673 068	77,27	163 115	18,73	31 407	3,61	3 478	0,40
do jiné obce okresu	188 219	60,42	114 972	36,91	8 138	2,61	179	0,06
do jiného okresu kraje	25 916	22,56	68 216	59,39	20 012	17,42	719	0,63
do jiného kraje	24 108	19,19	50 050	39,84	49 174	39,14	2 289	1,82
do zahraničí	2 331	29,74	1 878	23,96	3 216	41,03	414	5,28
Nezjištěno	16 431	49,19	13 231	39,61	2 624	7,86	1 117	3,34

Graf 3 Nepracující žáci a studenti podle místa školy a podle velikostní skupiny obce bydliště

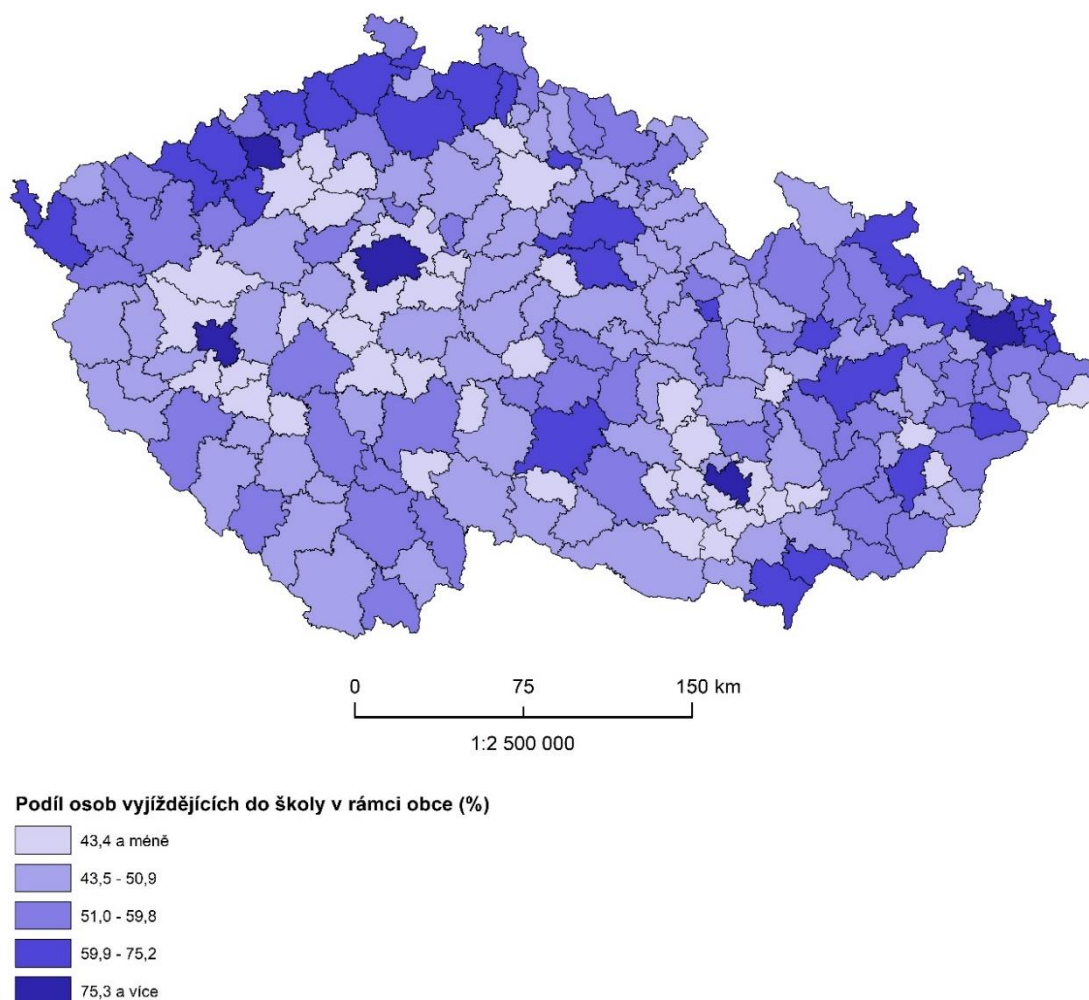


V případě místa školy podle velikostní skupiny obce bydliště pozorujeme podobné zákonitosti jako u místa pracoviště (viz graf 2). Především je patrné, že velká část nepracujících žáků a studentů, kteří měli obvyklý pobyt v malých obcích s méně než 2 000 obyvateli, vyjížděla do školy mimo obec, což je logický důsledek koncentrace školských zařízení do větších obcí a regionálních center. Nepracující žáci a studenti bydlící v obcích s méně než 2 000 obyvateli představovali pouze 11,4 % osob studujících na jiné adrese v rámci obce. Naopak nepracující žáci a studenti bydlící v největších obcích s alespoň 50 000 obyvateli představovali 42,2 % osob studujících na jiné adrese v rámci obce. Zcela jiný vzorec

pozorujeme v případě vyjíždky do jiné obce v rámci okresu, kde výrazně převládali nepracující žáci a studenti s obvyklým pobytem v nejmenších obcích. Naopak větší obce měly v případě vyjíždky do jiné obce v rámci okresu jen velmi nízké zastoupení. Nepracující žáci a studenti bydlící v malých obcích s méně než 2 000 obyvateli představovali 71,2 % vyjíždějících do jiné obce v rámci okresu. U vyjíždky do jiného okresu a do jiného kraje je stále patrný vyšší podíl osob bydlících v menších obcích, ale v porovnání s vyjíždkou do jiné obce v rámci okresu byl tento podíl výrazně nižší. V případě vyjíždky do jiného okresu kraje představovali nepracující žáci a studenti bydlící v malých obcích s méně než 2 000 obyvateli 43,3 %, v případě vyjíždky do jiného kraje dosahoval tento podíl 37,3 %. Velmi nízký podíl měli u vyjíždky do jiného okresu a jiného kraje nepracující studenti bydlící v největších obcích s alespoň 100 000 obyvateli. V případě vyjíždky do jiného okresu kraje představovali nepracující žáci a studenti bydlící v největších obcích 3,5 % a v případě vyjíždky do jiného kraje 7,8 %.

Analýza regionální diferenciací je stejně jako v předchozí kapitole provedena především na základě podílu vypočítaného z celku, který tvoří všichni nepracující žáci a studenti se zjištěným místem školy.

Mapa 5 Podíl osob vyjíždějících do školy v rámci obce z celkového počtu nepracujících žáků a studentů se zjištěným místem školy podle SO ORP



V rámci obce vyjíždělo do školy celkem 871 068 nepracujících žáků a studentů, což představuje 60,8 % žáků a studentů se zjištěným místem školy. Na krajské úrovni měla nejvyšší podíl žáků a studentů se zjištěným místem školy vyjíždějících do školy v rámci obce Praha (95,3 %). Velmi vysoký podíl žáků a

studentů vyjíždějících do školy v rámci obce v Praze je v souladu se zjištěními prezentovanými v grafu 3, který ukazuje, že tento podíl je vysoký především ve větších obcích a regionálních centrech, kde lze očekávat významnou koncentraci školských zařízení. Ostatní kraje měly v porovnání s Prahou výrazně nižší podíl žáků vyjíždějících do školy v rámci obce. V Moravskoslezském kraji, který měl druhý nejvyšší podíl, vyjíždělo do školy v rámci obce 65,8 % žáků a v Ústeckém kraji 62,3 %. Naopak Středočeský kraj měl nejnižší podíl osob vyjíždějících do školy v rámci obce (44,8 %). Na úrovni SO ORP jsou rozdíly v podílu žáků a studentů vyjíždějících do školy v rámci obce poměrně výrazné. Nejvyšší podíly měly opět největší města, kdy v Praze vyjíždělo do školy v rámci obce 95,3 % žáků a studentů se zjištěným místem školy, v Brně 95,1 %, v Ostravě 85,5 % a v Plzni 85,3 %. Naopak nejnižší podíl žáků a studentů se zjištěným místem školy vyjíždějících v rámci obce měl SO ORP Český Brod ve Středočeském kraji (32,9 %). Obecně můžeme na mapě 5 pozorovat, že SO ORP s nízkým podílem osob vyjíždějících do školy v rámci obce se nachází především v blízkosti největších měst, kde se koncentruje významné množství školských zařízení, a kam obyvatelé okolních obcí častěji dojíždí. Tento jev je velmi patrný na příkladu Prahy a Středočeského kraje, kdy v blízkém okolí Prahy se nachází několik SO ORP s velmi nízkým podílem osob vyjíždějících do školy v rámci obce (např. Český Brod, Černošice, Říčany) a zároveň Středočeský kraj jako celek vykazoval nejnižší podíl žáků a studentů se zjištěným místem školy vyjíždějících do školy v rámci obce.

Porovnání vyjíždky do školy v rámci obce s ostatními typy vyjíždky v rámci Česka ukazuje, že vyjíždka v rámci obce je početně nejvýznamnější, když do školy v rámci obce vyjíždělo 61,2 % žáků a studentů vyjíždějících v rámci Česka. Do jiné obce v rámci okresu vyjíždělo 21,9 % žáků a studentů vyjíždějících v rámci Česka. Vyjíždka do jiného okresu a jiného kraje byla početně méně významná. Do jiného okresu vyjíždělo 8,1 % žáků a studentů vyjíždějících v rámci Česka a do jiného kraje 8,8 %. Patrná je z hlediska vyjíždky do školy v rámci Česka především specifická pozice Středočeského kraje, který měl nejnižší podíl osob vyjíždějících v rámci obce (45,1 % vyjíždějících v rámci Česka) a naopak nejvyšší podíl osob vyjíždějících do školy v jiném kraji (21,8 % vyjíždějících v rámci Česka). Specifičnost Středočeského kraje je dána především blízkostí Prahy, kam dojíždí významné množství žáků a studentů. Rozdíly mezi kraji jsou v případě vyjíždky do jiné obce v rámci okresu poměrně nízké. Nejvyšší podíl osob vyjíždějících do jiné obce v rámci okresu měla Vysočina (30,4 % vyjíždějících v rámci Česka) a naopak nejnižší podíl s výjimkou Prahy měl Moravskoslezský kraj (18,5 % vyjíždějících v rámci Česka). U vyjíždky do jiného okresu v rámci kraje pozorujeme vyšší podíl v Plzeňském a Jihomoravském kraji. V Plzeňském kraji vyjíždělo do jiného okresu v rámci kraje 15,7 % vyjíždějících v rámci Česka a v Jihomoravském kraji 14,4 %. Vyšší podíl vyjíždějících do jiného okresu v rámci kraje je v těchto krajích způsoben především silnou pozicí Brna a Plzně, kde se koncentruje významné množství školských zařízení, a které představují významná centra školské dojíždky. V případě vyjíždky do jiného kraje vyniká především Středočeský kraj, u ostatních krajů je podíl žáků a studentů vyjíždějících do jiného kraje výrazně nižší. Nejnižší podíl žáků a studentů vyjíždějících do jiného kraje měla Praha, kde do jiného kraje vyjíždělo pouze 3,3 % žáků a studentů vyjíždějících v rámci Česka. V Jihomoravském kraji vyjíždělo do jiného kraje pouze 3,9 % žáků a studentů vyjíždějících v rámci Česka.

Do zahraničí vyjíždělo pouze 7 839 nepracujících žáků a studentů, což představuje 0,6 % žáků a studentů se zjištěným místem školy. Celkově byl počet žáků a studentů vyjíždějících do zahraničí velmi nízký. Nejvyšší koncentraci žáků a studentů vyjíždějících do zahraničí vykazovala Praha, kde do zahraničí vyjíždělo 2 196 žáků a studentů (1,3 % žáků a studentů se zjištěným místem školy). V ostatních krajích byly absolutní počty žáků a studentů vyjíždějících do zahraničí velmi nízké. Karlovarský kraj měl druhý nejvyšší podíl žáků a studentů vyjíždějících do zahraničí (0,9 % žáků a studentů se zjištěným místem školy), ale celkově se jednalo pouze o 323 osob.

Tab. 10 Vyjíždějící do škol v rámci Česka podle krajů

Území	Vyjíždějící celkem	V rámci obce		V jiné obci okresu		V jiném okrese kraje		V jiném kraji	
		abs.	rel. (%)	abs.	rel. (%)	abs.	rel. (%)	abs.	rel. (%)
Česká republika	1 423 060	871 068	61,2	311 508	21,9	114 863	8,1	125 621	8,8
Hlavní město Praha	161 522	156 189	96,7	x	x	x	x	5 333	3,3
Středočeský kraj	206 273	93 020	45,1	56 017	27,2	12 232	5,9	45 004	21,8
Jihočeský kraj	86 668	45 849	52,9	25 224	29,1	9 814	11,3	5 781	6,7
Plzeňský kraj	76 008	44 234	58,2	16 066	21,1	11 933	15,7	3 775	5,0
Karlovarský kraj	35 066	20 623	58,8	8 702	24,8	2 482	7,1	3 259	9,3
Ústecký kraj	106 707	66 796	62,6	25 323	23,7	8 048	7,5	6 540	6,1
Liberecký kraj	59 618	36 770	61,7	12 941	21,7	4 621	7,8	5 286	8,9
Královéhradecký kraj	72 331	39 131	54,1	20 064	27,7	6 172	8,5	6 964	9,6
Pardubický kraj	70 883	37 186	52,5	20 443	28,8	5 575	7,9	7 679	10,8
Kraj Vysočina	68 397	35 584	52,0	20 812	30,4	3 666	5,4	8 335	12,2
Jihomoravský kraj	160 497	100 189	62,4	30 844	19,2	23 129	14,4	6 335	3,9
Olomoucký kraj	85 256	48 500	56,9	24 549	28,8	5 815	6,8	6 392	7,5
Zlínský kraj	76 959	43 266	56,2	21 578	28,0	4 906	6,4	7 209	9,4
Moravskoslezský kraj	156 875	103 731	66,1	28 945	18,5	16 470	10,5	7 729	4,9

Tab. 11 Vyjíždějící do škol v zahraničí podle krajů

Území	Vyjíždějící do zahraničí	Vyjíždějící do zahraničí (%)
Česká republika	7 839	0,55
Hlavní město Praha	2 196	1,34
Středočeský kraj	1 056	0,51
Jihočeský kraj	393	0,45
Plzeňský kraj	314	0,41
Karlovarský kraj	323	0,91
Ústecký kraj	482	0,45
Liberecký kraj	287	0,48
Královéhradecký kraj	220	0,30
Pardubický kraj	197	0,28
Kraj Vysočina	210	0,31
Jihomoravský kraj	880	0,54
Olomoucký kraj	293	0,34
Zlínský kraj	283	0,37
Moravskoslezský kraj	705	0,45

Poznámka: Podíl je spočítán z celkového počtu nepracujících žáků a studentů se zjištěným místem školy.



3. Obyvatelstvo podle frekvence vyjížd'ky

Frekvence vyjížd'ky byla ve sčítání zjišťována v rámci samostatné otázky na sčítacím formuláři. V případě frekvence vyjížd'ky nebyly k dispozici data z administrativních zdrojů. Výsledky byly zpracovány pouze na základě údajů získaných od respondentů na sčítacích formulářích. Frekvence vyjížd'ky do zaměstnání se zjišťovala u zaměstnaných osob (včetně pracujících důchodců, pracujících žáků a studentů a osob na mateřské dovolené), které byly zařazeny mezi vyjíždějící. Frekvence vyjížd'ky do školy se zjišťovala u nepracujících žáků a studentů zařazených mezi vyjíždějící. Následující kapitola věnující se analýze frekvence vyjížd'ky je podobně jako předchozí kapitola rozdělena na dvě části. První se věnuje analýze frekvence vyjížd'ky do zaměstnání a druhá analýze frekvence vyjížd'ky do škol.

3.1 Frekvence vyjížd'ky do zaměstnání

Frekvence vyjížd'ky se ve Sčítání 2021 zjišťovala u 3 642 644 osob vyjíždějících do zaměstnání. Denní vyjížd'ku (pětkrát týdně a častěji) vykázalo 2,6 milionu osob, tedy 76,3 % osob se zjištěnou frekvencí vyjížd'ky. Jedenkrát až čtyřikrát týdně do zaměstnání vyjíždělo 17,5 % osob se zjištěnou frekvencí vyjížd'ky. Ostatní typy frekvence vyjížd'ky do zaměstnání byly méně významné. Nezjištěnou frekvenci vyjížd'ky mělo 6,3 % osob vyjíždějících do zaměstnání, což je vyšší úroveň nezjištěnosti než v případě místa pracoviště. Vyšší úroveň nezjištěnosti souvisí především s tím, že údaj o frekvenci vyjížd'ky nebyl dostupný v administrativních zdrojích dat. Jediným zdrojem údajů o frekvenci vyjížd'ky byly sčítací formuláře. Plnohodnotné porovnání údajů o frekvenci vyjížd'ky do zaměstnání s předchozím Sčítáním 2011 je problematické, protože se výrazně proměnila struktura příslušné otázky na sčítacím formuláři. Jednotlivé kategorie frekvence vyjížd'ky ze Sčítání 2011 tedy plně neodpovídají kategoriím zjišťovaným ve Sčítání 2021 (viz tab. 12). Porovnání dále ztěžuje i výrazný nárůst celkového počtu vyjíždějících do zaměstnání, který se v desetiletém období téměř zdvojnásobil. Tento nárůst byl způsoben především výrazným snížením nezjištěnosti místa pracoviště ve Sčítání 2021, což bylo vysvětleno na začátku druhé kapitoly (viz tab. 1).

Tab. 12 Frekvence vyjížd'ky do zaměstnání ve Sčítání 2011 a Sčítání 2021

Frekvence vyjížd'ky	2011	Frekvence vyjížd'ky	2021
Vyjíždějící do zaměstnání celkem	2 062 124	Vyjíždějící do zaměstnání celkem	3 642 644
Denně	1 887 005	5x týdně a častěji	2 603 661
Týdně	49 500	1x - 4x týdně	596 935
1x - 2x měsíčně	11 234	Pravidelně, ale méně než 1x týdně	23 060
Jinak	92 595	Nepravidelně	168 800
Nezjištěno	21 790	Z jiného místa než z obvyklého bydliště	19 665
		Nezjištěno	230 523

Poznámka: V SLDB 2011 zaměstnaní bez pracujících žáků a studentů, v SLDB 2011 vyjížd'ka v rámci obce zahrnuta do denní vyjížd'ky.

Struktura frekvence vyjížd'ky do zaměstnání podle pohlaví vykazuje jen velmi omezené odlišnosti. Podíl osob mužského a ženského pohlaví je v případě denní vyjížd'ky a vyjížd'ky jedenkrát až čtyřikrát týdně velmi vyrovnaný. Osoby mužského pohlaví představovaly u denní vyjížd'ky 51,1 % a u vyjížd'ky jedenkrát až čtyřikrát týdně 50,0 %. Odlišnou strukturu pozorujeme pouze v případě osob vyjíždějících méně než jedenkrát týdně a u osob vyjíždějících z jiného místa než z obvyklého bydliště. V případě těchto kategorií frekvence vyjížd'ky byl patrný vyšší podíl osob mužského pohlaví, kdy muži představovali 61 % osob vyjíždějících méně než jedenkrát týdně a 55,3 % osob vyjíždějících z jiného místa než z obvyklého

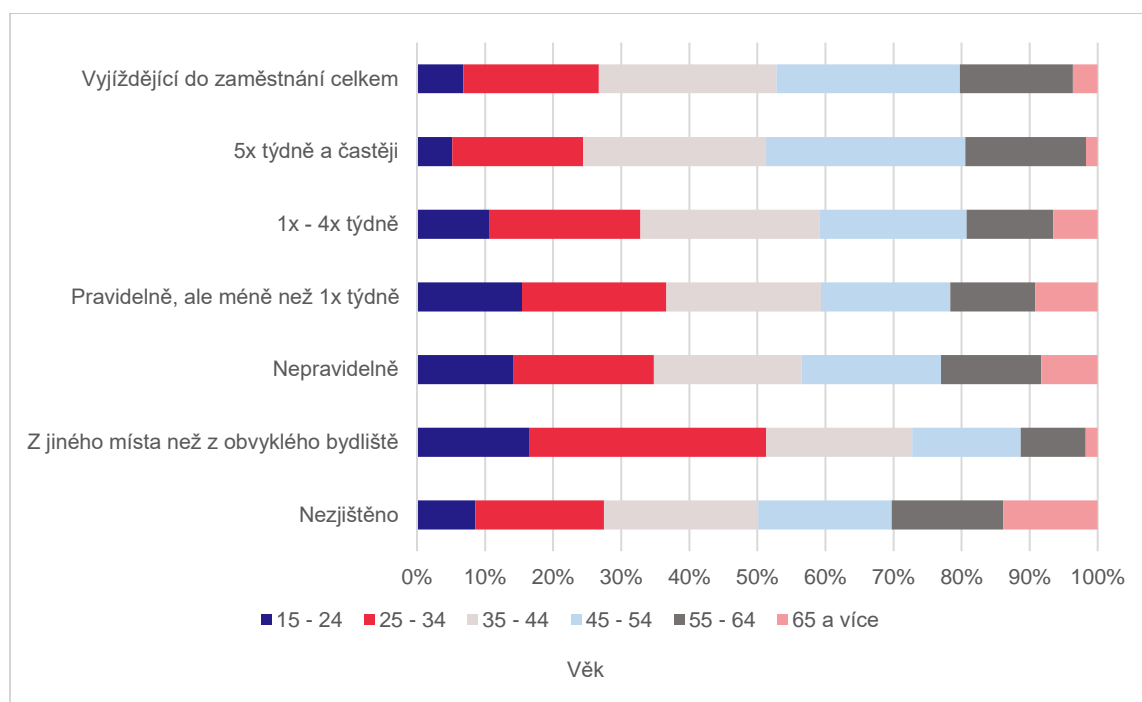
bydliště. Muži měli také častěji nezjištěnou frekvenci vyjíždky do zaměstnání než ženy (58,9 % osob s nezjištěnou frekvencí vyjíždky do zaměstnání byli muži).

Tab. 13 Frekvence vyjíždky do zaměstnání podle pohlaví

Frekvence vyjíždky	Muži		Ženy	
	abs.	rel. (%)	abs.	rel. (%)
Vyjíždějící do zaměstnání celkem	1 876 732	51,52	1 765 912	48,48
5x týdně a častěji	1 331 565	51,14	1 272 096	48,86
1x - 4x týdně	298 293	49,97	298 642	50,03
Pravidelně, ale méně než 1x týdně	14 066	61,00	8 994	39,00
Nepřavidelně	86 175	51,05	82 625	48,95
Z jiného místa než z obvyklého bydliště	10 882	55,34	8 783	44,66
Nezjištěno	135 751	58,89	94 772	41,11

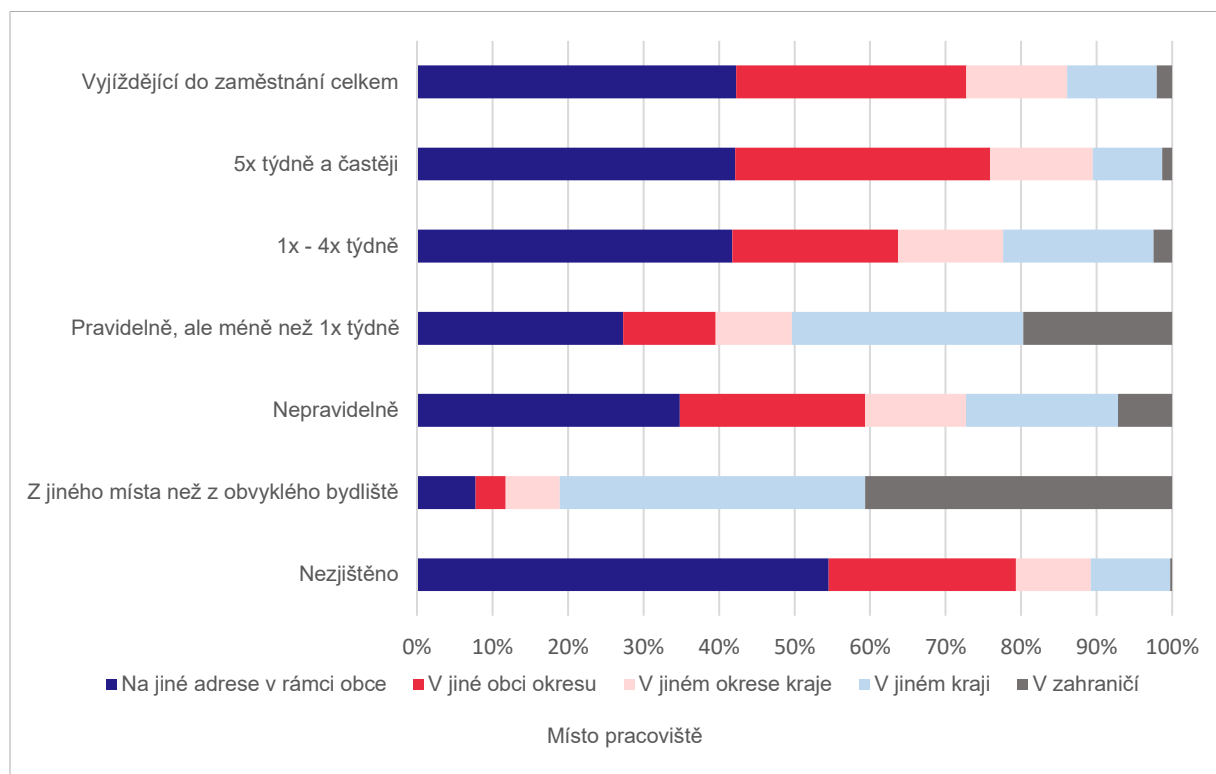
Věková struktura osob vyjíždějících do zaměstnání pětkrát týdně a častěji se velmi podobala celkové věkové struktuře osob vyjíždějících do zaměstnání, což je odrazem skutečnosti, že se jedná o nejčastější typ frekvence vyjíždky do zaměstnání. Více než dvě třetiny osob vyjíždělo do zaměstnání pětkrát týdně a častěji. U osob vyjíždějících do zaměstnání jedenkrát až čtyřikrát týdně, méně než jedenkrát týdně a nepřavidelně je patrný vyšší podíl nejmladších osob do 24 let a nejstarších osob starších než 64 let. Ve skupině osob vyjíždějících do zaměstnání jedenkrát až čtyřikrát týdně představovaly osoby mladší než 25 let 10,7 % a osoby starší než 64 let 6,5 %. V případě osob vyjíždějících méně než jedenkrát týdně představovaly osoby mladší než 25 let 15,4 % a osoby starší než 64 let 9,2 %. U osob vyjíždějících do zaměstnání nepřavidelně představovaly osoby mladší než 25 let 14,1 % a osoby starší než 64 let 8,3 %. Specifickou věkovou strukturu vykazovaly osoby vyjíždějící z jiného místa než z obvyklého bydliště. U těchto osob pozorujeme velmi vysoký podíl mladších věkových kategorií. Osoby ve věku do 34 let představovaly více než polovinu (51,3 %) osob vyjíždějících z jiného místa než z obvyklého bydliště.

Graf 4 Frekvence vyjíždky do zaměstnání podle věku



Kombinace frekvence vyjíždky do zaměstnání a místa pracoviště ukazuje na souvislost, kdy osoby vyjíždějící do zaměstnání na větší vzdálenosti (především do jiného kraje nebo do zahraničí) častěji volí jinou než denní formu vyjíždky. U denní vyjíždky pozorujeme nejvyšší podíl osob vyjíždějících v rámci obce nebo v rámci okresu, kdy tyto dvě kategorie místa pracoviště mělo 75,9 % osob vyjíždějících pětkrát týdně nebo častěji. U ostatních typů frekvence vyjíždky pozorujeme snížení významu vyjíždky na kratší vzdálenosti (v rámci obce a v rámci okresu) a naopak nárůst podílu osob vyjíždějících do jiného kraje nebo do zahraničí. V případě vyjíždky jedenkrát až čtyřikrát týdně představovaly osoby vyjíždějící v rámci obce nebo v rámci okresu 63,7 % a v případě nepravidelné vyjíždky 59,3 %. Tento podíl dále klesá u osob vyjíždějících méně než jedenkrát týdně, kde vyjíždějící v rámci obce nebo do jiné obce v rámci okresu představovaly pouze 39,5 % osob vyjíždějících méně než jedenkrát týdně. Naopak polovina osob vyjíždějících méně než jedenkrát týdně vyjížděla do zahraničí nebo do jiného kraje. Velmi specifickou skupinu představují osoby vyjíždějící z jiného místa než z obvyklého bydliště, kde je podíl osob vyjíždějících v rámci obce nebo do jiné obce v rámci okresu velmi nízký. V rámci obce nebo do jiné obce v rámci okresu vyjíždělo pouze 11,7 % osob, které uvedly, že vyjíždí z jiného místa než z obvyklého bydliště. Naopak více než čtyři pětiny osob vyjíždějících z jiného místa než z obvyklého bydliště měly pracoviště v jiném kraji nebo v zahraničí.

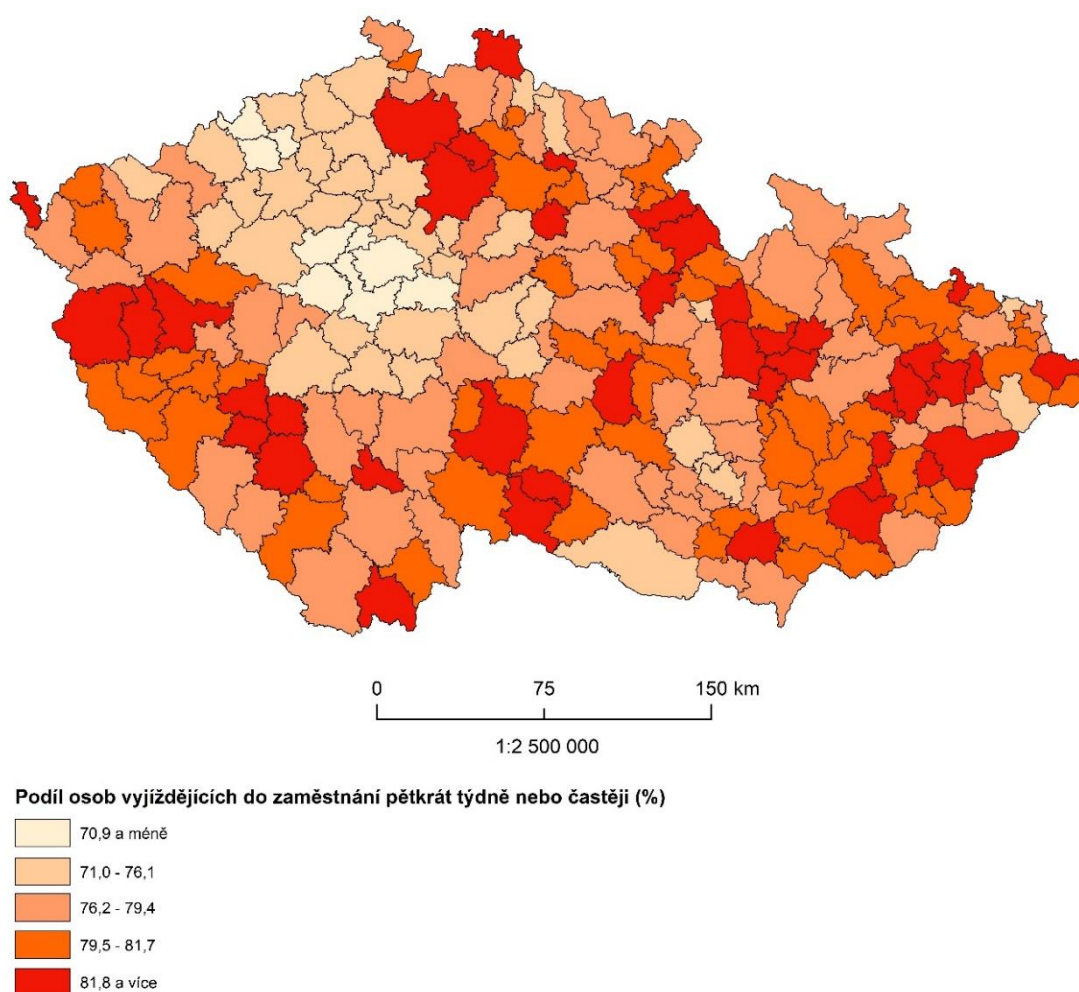
Graf 5 Frekvence vyjíždky do zaměstnání podle místa pracoviště



Analýza regionální diferenciace frekvence vyjíždky do zaměstnání využívá především podílů vypočítaných z celku, do kterého jsou zahrnuty všechny osoby se zjištěnou frekvencí vyjíždky do zaměstnání. Do výpočtů provedených v této části kapitoly nejsou zahrnuty osoby s nezjištěnou frekvencí vyjíždky. Pětkrát týdně nebo častěji vyjíždělo do zaměstnání 76,3 % osob se zjištěnou frekvencí vyjíždky do zaměstnání. Na úrovni krajů byly rozdíly v podílu osob vyjíždějících do zaměstnání pětkrát týdně a častěji poměrně nízké. Tento podíl se pohyboval od 66,2 % v Praze do 81,1 % ve Zlínském kraji. Nižší podíl osob vyjíždějících do zaměstnání pětkrát týdně a častěji měl i Středočeský kraj (73,2 %) a Ústecký kraj (74,2 %). Na úrovni SO ORP měla stejně jako na krajské úrovni nejnižší podíl osob vyjíždějících do zaměstnání pětkrát týdně nebo častěji Praha. Nízký podíl měly kromě Prahy i SO ORP Černošice ve Středočeském kraji (66,4 % osob se zjištěnou frekvencí vyjíždky), Říčany ve Středočeském kraji (66,6 % osob se zjištěnou frekvencí vyjíždky) a Litvínov v Ústeckém kraji (69,5 %

osob se zjištěnou frekvencí vyjíždky). Naopak SO ORP Stříbro v Plzeňském kraji měl nejvyšší podíl osob vyjíždějících do zaměstnání pětkrát týdně a častěji (86,6 % osob se zjištěnou frekvencí vyjíždky). SO ORP Odry v Moravskoslezském kraji měl 85,9 % osob se zjištěnou frekvencí vyjíždky vyjíždějících do zaměstnání pětkrát týdně a častěji a SO ORP Tachov v Plzeňském kraji 85,0 %. SO ORP s nízkým podílem osob vyjíždějících do zaměstnání pětkrát týdně a častěji se koncentrovaly především ve středních Čechách a také severozápadně od Prahy, což koresponduje s nižšími podíly ve Středočeském a Ústeckém kraji. V ostatních regionech Česka byl podíl osob vyjíždějících do zaměstnání pětkrát týdně a častěji vyšší.

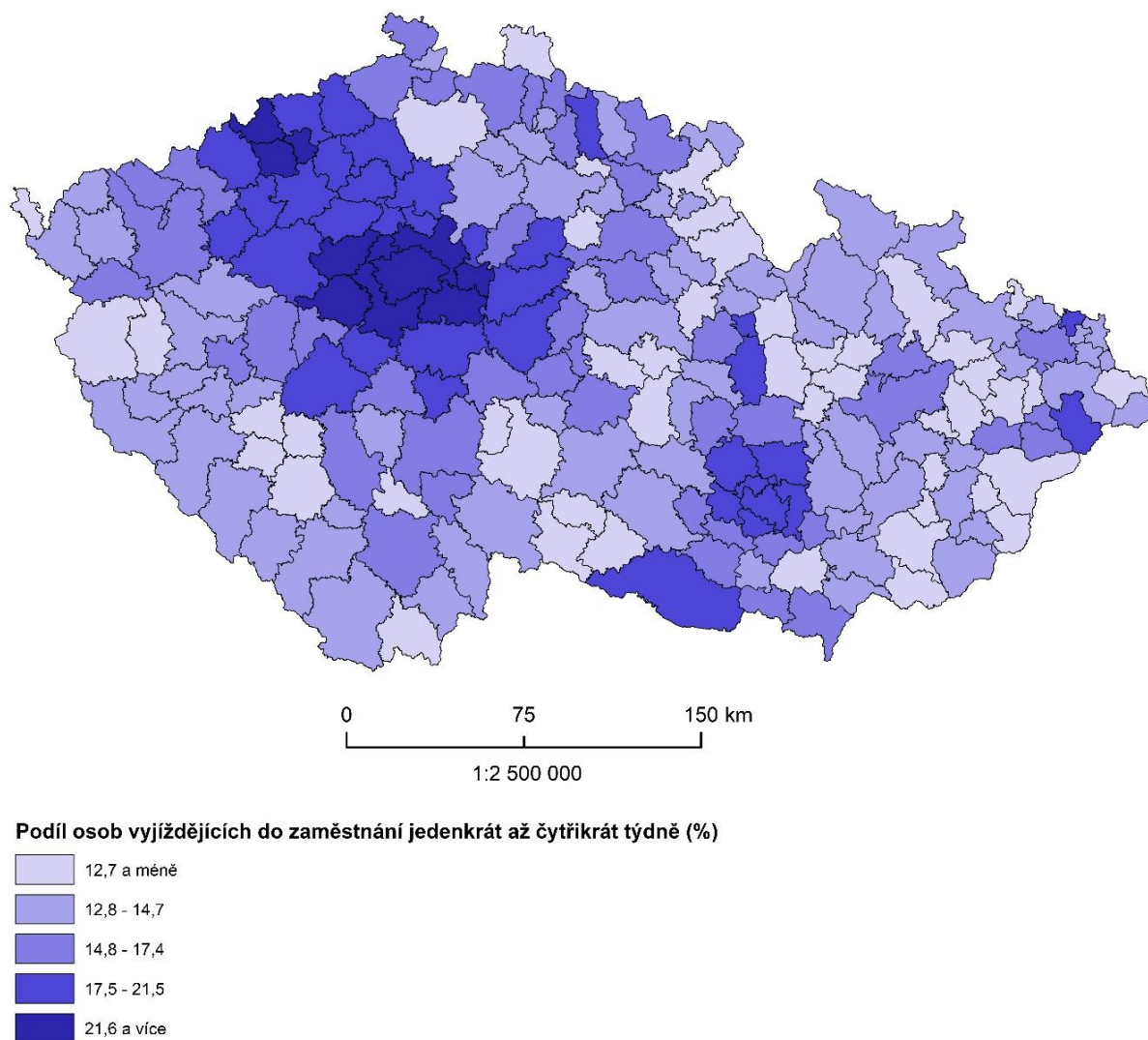
Mapa 6 Podíl osob vyjíždějících do zaměstnání pětkrát týdně nebo častěji z celkového počtu osob se zjištěnou frekvencí vyjíždky do zaměstnání podle SO ORP



Jedenkrát až čtyřikrát týdně vyjíždělo do zaměstnání téměř 600 000 osob, což představuje 17,5 % osob se zjištěnou frekvencí vyjíždky. Početně se jednalo o druhý nejvýznamnější typ frekvence vyjíždky do zaměstnání. Na krajské úrovni se podíl osob vyjíždějících do zaměstnání jedenkrát až čtyřikrát týdně pohyboval od 13,0 % ve Zlínském kraji do 27,0 % v Praze. Vysoký podíl měl i Středočeský kraj s 20,5 %. Na úrovni SO ORP měly kromě Prahy vysoký podíl osob vyjíždějících do zaměstnání jedenkrát až čtyřikrát týdně Černošice ve Středočeském kraji (26,5 % osob se zjištěnou frekvencí vyjíždky) a Říčany ve Středočeském kraji (24,8 % osob se zjištěnou frekvencí vyjíždky). Naopak nejnižší podíl měl SO ORP Stříbro v Plzeňském kraji (9,2 % osob se zjištěnou frekvencí vyjíždky). Podíly osob vyjíždějících do zaměstnání jedenkrát až čtyřikrát týdně dobře korespondují s výsledky prezentovanými v mapě 6, kdy oblasti s nízkým podílem osob vyjíždějících pětkrát týdně a častěji měly zároveň vysoký podíl osob

vyjíždějících jedenkrát až čtyřikrát týdně. Nejvyšší podíly osob vyjíždějících do zaměstnání jedenkrát až čtyřikrát týdně měly SO ORP ve středních Čechách a Ústeckém kraji.

Mapa 7 Podíl osob vyjíždějících do zaměstnání jedenkrát až čtyřikrát týdně z celkového počtu osob se zjištěnou frekvencí vyjížd'ky do zaměstnání podle SO ORP



Ostatní typy frekvence vyjížd'ky do zaměstnání byly početně mnohem méně významné. Pravidelně, ale méně než jedenkrát týdně vyjíždělo do zaměstnání pouze 23 060 osob, tedy 0,7 % osob se zjištěnou frekvencí vyjížd'ky. Nejvyšší podíl osob vyjíždějících méně než jedenkrát týdně vykazoval Ústecký kraj (1,0 % osob se zjištěnou frekvencí vyjížd'ky). Nepravidelně vyjíždělo do zaměstnání celkem 168 800 osob, tedy 5,0 % osob se zjištěnou frekvencí vyjížd'ky. Rozdíly v podílu osob vyjíždějících nepravidelně do zaměstnání byly na krajské úrovni velmi malé. Tento podíl se pohyboval od 4,5 % ve Zlínském kraji do 5,5 % v Praze. Z jiného místa než z obvyklého bydliště vyjíždělo pouze 19 665 osob, tedy 0,6 % osob se zjištěnou frekvencí vyjížd'ky. Nejvyšší podíl osob vyjíždějících z jiného místa než z obvyklého bydliště vykazoval Karlovarský kraj (1,0 % osob se zjištěnou frekvencí vyjížd'ky).

Tab. 14 Vybrané typy frekvence vyjíždky do zaměstnání podle krajů

Území	Vyjíždějící do zaměstnání se zjištěnou frekvencí vyjíždky	Pravidelně, ale méně než 1x týdně		Nepravidelně		Z jiného místa než z obvyklého bydliště	
		abs.	rel. (%)	abs.	rel. (%)	abs.	rel. (%)
Česká republika	3 412 121	23 060	0,68	168 800	4,95	19 665	0,58
Hlavní město Praha	455 391	3 679	0,81	25 065	5,50	1 795	0,39
Středočeský kraj	474 658	2 802	0,59	25 527	5,38	1 863	0,39
Jihočeský kraj	195 489	1 460	0,75	9 403	4,81	1 447	0,74
Plzeňský kraj	194 603	1 236	0,64	8 729	4,49	981	0,50
Karlovarský kraj	80 873	772	0,95	4 019	4,97	769	0,95
Ústecký kraj	231 624	2 256	0,97	11 991	5,18	1 490	0,64
Liberecký kraj	132 452	774	0,58	6 309	4,76	837	0,63
Královéhradecký kraj	168 471	961	0,57	8 514	5,05	1 049	0,62
Pardubický kraj	165 629	977	0,59	8 024	4,84	948	0,57
Kraj Vysočina	159 273	917	0,58	7 516	4,72	1 236	0,78
Jihomoravský kraj	403 061	2 589	0,64	19 029	4,72	2 071	0,51
Olomoucký kraj	197 828	1 191	0,60	9 057	4,58	1 365	0,69
Zlínský kraj	183 261	1 150	0,63	8 200	4,47	1 364	0,74
Moravskoslezský kraj	369 508	2 296	0,62	17 417	4,71	2 450	0,66

3.2 Frekvence vyjíždky do školy

Frekvence vyjíždky do školy se ve Sčítání 2021 zjišťovala u 1 430 889 vyjíždějících nepracujících studentů a žáků. Nejčastěji studenti a žáci vyjížděli do školy pětkrát týdně nebo častěji (86,9 % žáků a studentů se zjištěnou frekvencí vyjíždky). Jedenkrát až čtyřikrát týdně vyjíždělo do školy 7,8 % žáků a studentů se zjištěnou frekvencí vyjíždky, nepravidelně vyjíždělo 2,5 % žáků a studentů se zjištěnou frekvencí vyjíždky. Z jiného místa než z obvyklého bydliště vyjíždělo 1,9 % žáků a studentů se zjištěnou frekvencí vyjíždky. Nejméně významná byla vyjíždka uskutečněná pravidelně, ale méně než jedenkrát týdně. Data ze Sčítání 2021 o frekvenci vyjíždky do školy jsou zatížena vysokou nezjištěností, kdy 35,1 % žáků a studentů mělo nezjištěnou frekvenci vyjíždky do školy. Vysoká nezjištěnost je způsobena především nedostatečnou vyplněností příslušné otázky na sčítacím formuláři. Frekvence vyjíždky není k dispozici v žádném administrativním zdroji dat a sčítací formuláře byly jediným zdrojem tohoto údaje. Stejně jako u frekvence vyjíždky do zaměstnání je i v případě frekvence vyjíždky do školy plnohodnotné porovnání dat se Sčítáním 2011 velmi problematické. Porovnání znemožňuje významná změna struktury otázky na sčítacím formuláři (viz tab. 15) a také významné navýšení počtu osob, u kterých se frekvence vyjíždky do školy zjišťovala. Počet vyjíždějících žáků a studentů se oproti roku 2011 téměř zdvojnásobil. Tento prudký nárůst byl způsoben především výrazným snížením počtu osob s nezjištěným místem školy



Tab. 15 Frekvence vyjížd'ky do školy ve Sčítání 2011 a 2021

Frekvence vyjížd'ky	2011	Frekvence vyjížd'ky	2021
Vyjíždějící do škol celkem	738 283	Vyjíždějící do škol celkem	1 430 899
Denně	625 894	5x týdně a častěji	807 336
Týdně	80 935	1x - 4x týdně	72 429
1x - 2x měsíčně	10 108	Pravidelně, ale méně než 1x týdně	8 625
Jinak	13 845	Nepravidelně	22 778
Nezjištěno	7 501	Z jiného místa než z obvyklého bydliště	17 342
		Nezjištěno	502 389

Poznámka: V SLDB 2011 vyjíždka v rámci obce zahrnuta do denní vyjížd'ky.

Při pohledu na frekvenci vyjížd'ky do školy podle pohlaví je dobře patrný vzorec, kdy osoby ženského pohlaví častěji využívaly jinou než denní formu vyjížd'ky. Zatímco u denní vyjížd'ky mírně převládaly osoby mužského pohlaví (51,0 % osob vyjíždějících pětikrát týdně a častěji představují muži), u ostatních typů frekvence vyjížd'ky převládaly ženy. Největší převahu ženského pohlaví pozorujeme u vyjížd'ky realizované jedenkrát až čtyřikrát týdně (56,0 %). Ženy také představovaly 55,8 % osob vyjíždějících do školy z jiného místa než z obvyklého bydliště a 54,4 % osob vyjíždějících do školy méně než jedenkrát týdně. U mužů byla častěji frekvence vyjížd'ky do školy nezjištěná (50,8 % osob s nezjištěnou frekvencí vyjížd'ky do školy mělo mužské pohlaví).

Tab. 16 Frekvence vyjížd'ky do školy podle pohlaví

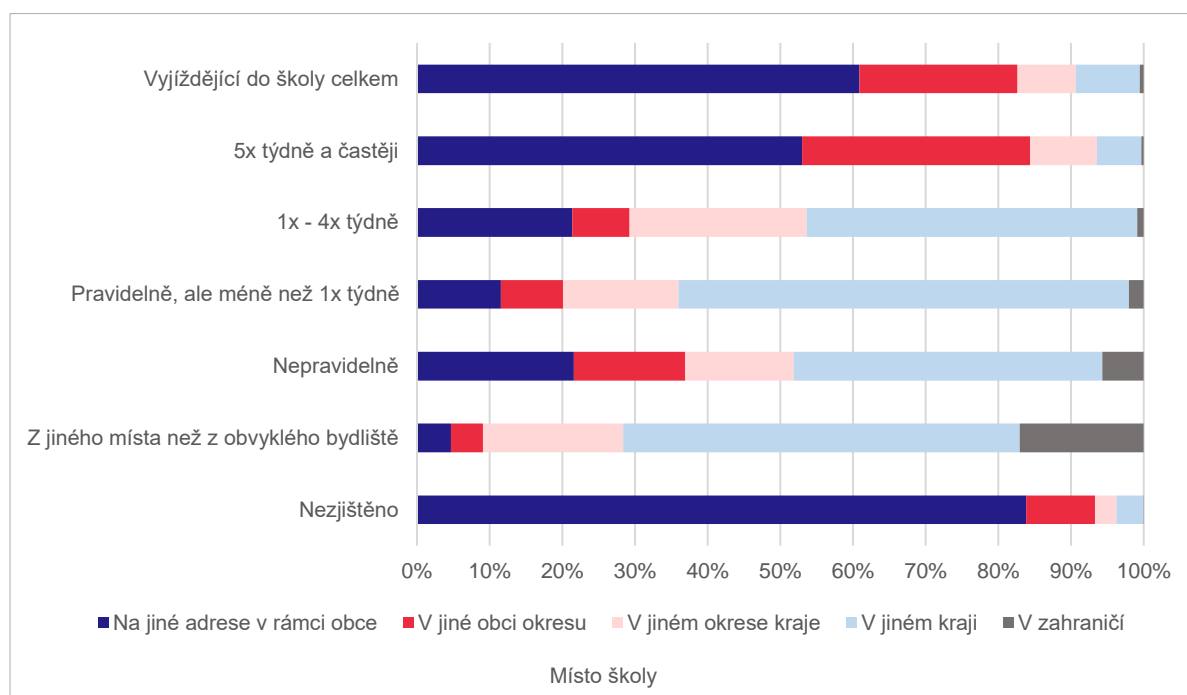
Frekvence vyjížd'ky	Muži		Ženy	
	abs.	rel. (%)	abs.	rel. (%)
Vyjíždějící do školy celkem	721 025	50,39	709 874	49,61
5x týdně a častěji	411 781	51,00	395 555	49,00
1x - 4x týdně	31 862	43,99	40 567	56,01
Pravidelně, ale méně než 1x týdně	3 934	45,61	4 691	54,39
Nepravidelně	10 464	45,94	12 314	54,06
Z jiného místa než z obvyklého bydliště	7 660	44,17	9 682	55,83
Nezjištěno	255 324	50,82	247 065	49,18

Věková struktura osob vyjíždějících do školy pětikrát týdně a častěji byla charakteristická především vysokým podílem nejmladších žáků a studentů (63,5 % osob vyjíždějících do školy pětikrát týdně a častěji bylo ve věku 6 až 14 let). Naopak u ostatních nedenních typů frekvence vyjížd'ky do školy pozorujeme mnohem vyšší podíly starších žáků a studentů, především ve věku 20 až 25 let. Žáci a studenti ve věku 20 až 25 let tvořili 61,1 % osob vyjíždějících jedenkrát až čtyřikrát týdně a 52,0 % osob vyjíždějících méně než jedenkrát týdně. Žáci ve věku 6 až 14 let tvořili jen 5,2 % osob vyjíždějících jedenkrát až čtyřikrát týdně a 10,4 % osob vyjíždějících méně než jedenkrát týdně. Nejmladší žáci ve věku do 14 let navštěvují především základní školy, kde výuka nejčastěji probíhá v každodenním režimu. Proto u žáků a studentů v nejmladším věku častěji pozorujeme denní frekvenci vyjížd'ky. Naopak žáci a studenti ve věkové kategorii 20 až 25 let nejčastěji navštěvují vysoké školy nebo jiný druh specializované výuky, u kterého je častěji možné využít nedenní formu vyjížd'ky do školy.

Tab. 17 Frekvence vyjíždky do školy podle věku

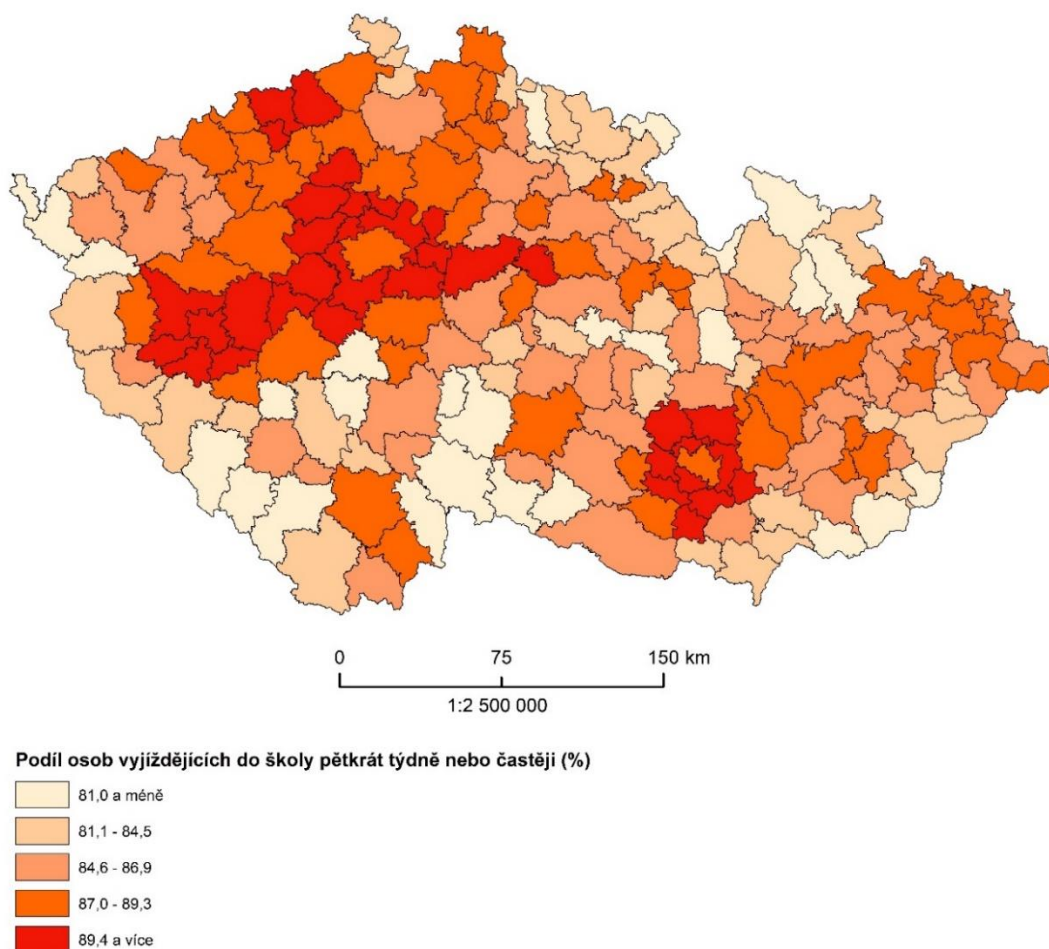
Frekvence vyjíždky	6 - 14		15 - 19		20 - 25		26 a více	
	abs.	rel. (%)	abs.	rel. (%)	abs.	rel. (%)	abs.	rel. (%)
Vyjíždějící do školy celkem	913 642	63,85	398 231	27,83	111 947	7,82	7 079	0,49
5x týdně a častěji	512 348	63,46	269 106	33,33	25 110	3,11	772	0,10
1x - 4x týdně	3 771	5,21	22 551	31,14	44 300	61,16	1 807	2,49
Pravidelně, ale méně než 1x týdně	897	10,40	2 999	34,77	4 481	51,95	248	2,88
Nepravidelně	4 258	18,69	6 283	27,58	11 290	49,57	947	4,16
Z jiného místa než z obvyklého bydliště	1 754	10,11	7 145	41,20	8 113	46,78	330	1,90
Nezjištěno	390 614	77,75	90 147	17,94	18 653	3,71	2 975	0,59

Jednotlivé kategorie frekvence vyjíždky do školy vykazují poměrně výrazné rozdíly ve struktuře osob podle místa školy. U osob vyjíždějících pětkrát týdně a častěji výrazně převažovali žáci a studenti vyjíždějící do školy v rámci obce (53,0 %) a žáci a studenti vyjíždějící do jiné obce v rámci okresu (31,4 %). Žáci a studenti navštěvující školy ve větší vzdálenosti od místa obvyklého pobytu (především v jiném kraji nebo v zahraničí) častěji volili nedenní formy vyjíždky. Žáci a studenti navštěvující školu v jiném kraji nebo v zahraničí představovali 46,4 % osob vyjíždějících jedenkrát až čtyřikrát týdně a 64,0 % osob vyjíždějících méně než jedenkrát týdně. Nejvyšší podíl osob navštěvujících školu v zahraničí nebo v jiném kraji měli vyjíždějící z jiného místa než z obvyklého bydliště (71,6 %). Naopak podíl osob vyjíždějících do školy v rámci obce nebo do jiné obce v rámci okresu byl u nedenních forem vyjíždky do školy v porovnání s celkovou strukturou osob vyjíždějících do školy podle místa školy velmi nízký.

Graf 6 Frekvence vyjíždky do školy podle místa školy


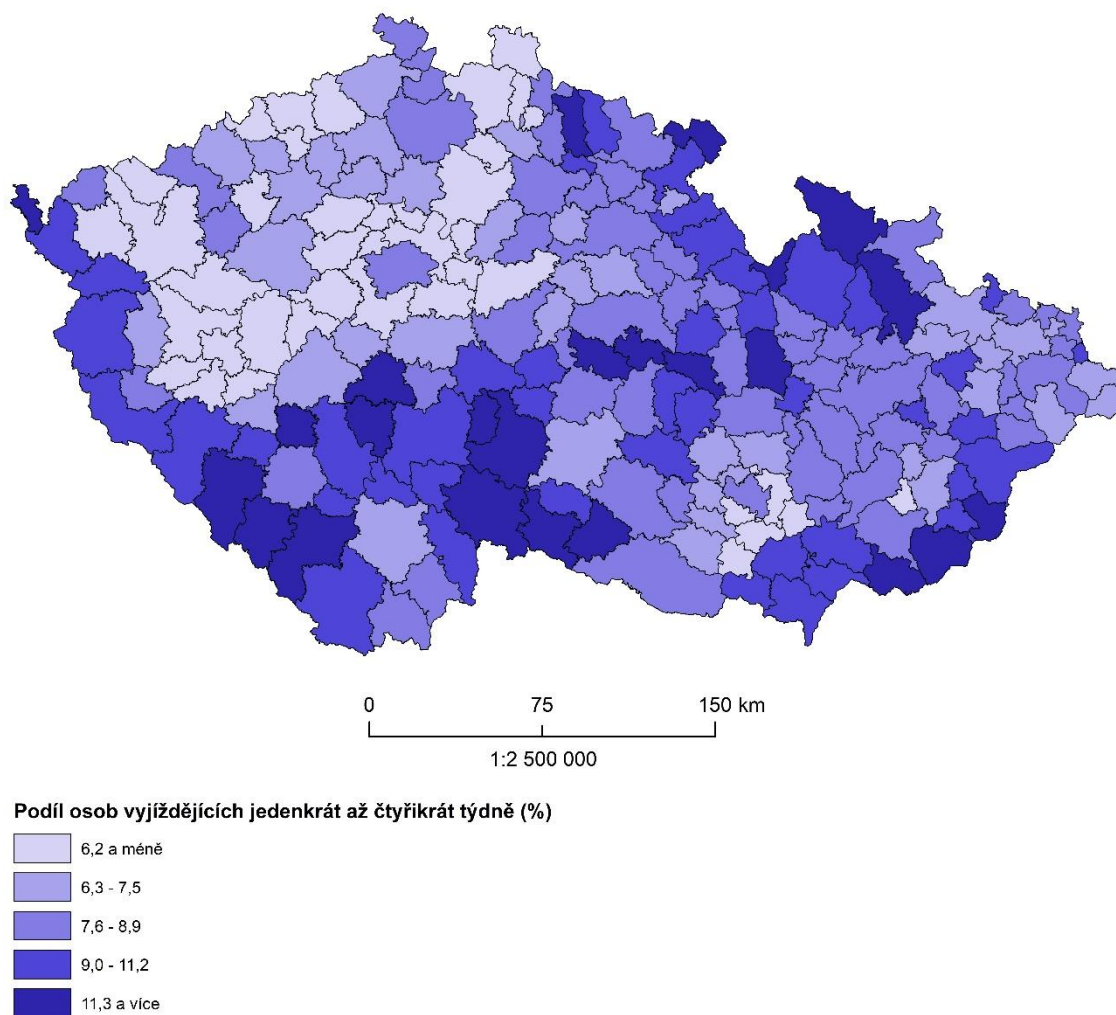
Analýza regionální diferenciace frekvence vyjíždky do školy je níže provedena s pomocí podílů vypočítaných z celku, který tvoří všichni vyjíždějící žáci a studenti se zjištěnou frekvencí vyjíždky. Do výpočtu tedy nevstupují žáci a studenti s nezjištěnou frekvencí vyjíždky do školy. Pětkrát týdně a častěji vyjíždělo do školy celkem 807 336 žáků a studentů, tedy 86,9 % osob se zjištěnou frekvencí vyjíždky do školy. Na úrovni krajů byly rozdíly v podílu osob vyjíždějících do školy pětkrát týdně a častěji jen velmi malé. Podíl se pohyboval od 84,1 % v Jihočeském kraji do 89,8 % ve Středočeském kraji. Na úrovni SO ORP měl nejvyšší podíl osob vyjíždějících do školy pětkrát týdně a častěji Slavkov u Brna (93,0 % žáků a studentů se zjištěnou frekvencí vyjíždky). Vysoký podíl denní vyjíždky do školy byl zaznamenán i v SO ORP Brandýs nad Labem – Stará Boleslav ve Středočeském kraji (92,3 % žáků a studentů se zjištěnou frekvencí vyjíždky) a v SO ORP Český Brod ve Středočeském kraji (92,3 % žáků a studentů se zjištěnou frekvencí vyjíždky). Naopak nejnižší podíl žáků a studentů vyjíždějících do školy pětkrát týdně a častěji měla SO ORP Králupy v Pardubickém kraji (72,5 %). Nízký podíl měla také SO ORP Aš v Karlovarském kraji (74,8 %) a SO ORP Pacov v kraji Vysočina (74,8 %). SO ORP s vyšším podílem žáků a studentů vyjíždějících do školy pětkrát týdně a častěji se velmi často koncentrují v okolí velkých měst. Patrný je tento jev především ve Středočeském kraji v okolí Prahy, v Plzeňském kraji v okolí Plzně a v Jihomoravském kraji v okolí Brna. Samotná velká města také často patří mezi SO ORP s vyšším podílem žáků a studentů vyjíždějících do školy pětkrát týdně a častěji. SO ORP s nízkým podílem osob vyjíždějících pětkrát týdně a častěji se koncentrují především na jihu a jihozápadě Čech, v některých částech Vysočiny, v jihovýchodní části Moravy podél hranic se Slovenskem a v oblasti Jeseníků.

Mapa 8 Podíl osob vyjíždějících do školy pětkrát týdně a častěji z celkového počtu osob se zjištěnou frekvencí vyjíždky do školy podle SO ORP



Jedenkrát až čtyřikrát týdně do školy vyjíždělo celkem 72 429 žáků a studentů, tedy 7,8 % žáků a studentů se zjištěnou frekvencí vyjíždky. Rozdíly v podílu žáků a studentů vyjíždějících do školy jedenkrát až čtyřikrát týdně byly na krajské úrovni velmi nízké. Nejnižší podíl měl Středočeský kraj (6,0 % žáků a studentů se zjištěnou frekvencí vyjíždky) a nejvyšší podíl vykázal Jihočeský kraj (9,4 % žáků a studentů se zjištěnou frekvencí vyjíždky). Na úrovni SO ORP měly nejvyšší podíl vyjíždějících jedenkrát až čtyřikrát týdně Králíky v Pardubickém kraji (18,0 %). Vysoký podíl vyjíždějících jedenkrát až čtyřikrát týdně měl i Pacov v kraji Vysočina (17,2 %) a Vimperk v Jihočeském kraji (14,6 %). Naopak nejnižší podíl vyjíždějících jedenkrát až čtyřikrát týdně měl Český Brod ve Středočeském kraji (4,0 % žáků a studentů se zjištěnou frekvencí vyjíždky). Nízké podíly vykázaly i Nýřany v Plzeňském kraji (4,5 %) a Brandýs nad Labem – Stará Boleslav ve Středočeském kraji (4,6 %). Podíly osob vyjíždějících jedenkrát až čtyřikrát týdně na úrovni SO ORP dobře korespondují s výsledky prezentovanými výše na mapě 8. SO ORP s vysokým podílem osob vyjíždějících jedenkrát až čtyřikrát týdně obvykle patří mezi SO ORP s nízkým podílem osob vyjíždějících pětkrát týdně nebo častěji. Mezi oblasti s vysokým podílem osob vyjíždějících jedenkrát až čtyřikrát týdně patří především jižní a jihozápadní Čechy, některé části Vysočiny a pohraniční oblasti s výjimkou severozápadní části Česka. Tyto oblasti zároveň vykazovaly nižší podíl osob vyjíždějících pětkrát týdně nebo častěji.

Mapa 9 Podíl osob vyjíždějících do školy jedenkrát až čtyřikrát týdně z celkového počtu osob se zjištěnou frekvencí vyjíždky do školy podle SO ORP



Ostatní kategorie frekvence vyjíždky byly početně méně významné. Méně než jedenkrát týdně vyjíždělo do školy 0,9 % žáků a studentů se zjištěnou frekvencí vyjíždky. Podíl žáků a studentů vyjíždějících méně než jedenkrát týdně se na úrovni krajů pohyboval od 0,5 % v Praze do 1,8 % v Karlovarském kraji. Nepravidelně vyjíždělo do školy 2,5 % žáků a studentů se zjištěnou frekvencí vyjíždky. Nejvyšší podíl osob vyjíždějících do školy nepravidelně měl Zlínský kraj (2,9 % žáků a studentů se zjištěnou frekvencí vyjíždky do školy). Obecně byly ale rozdíly v podílu osob vyjíždějících do školy nepravidelně na krajské úrovni velmi nízké. Z jiného místa než z obvyklého bydliště vyjíždělo do školy 1,9 % žáků a studentů se zjištěnou frekvencí vyjíždky. Nejvyšší podíl osob vyjíždějících z jiného místa než z obvyklého bydliště měl Karlovarský kraj (3,6 %). Absolutně se ale vzhledem k menší velikosti Karlovarského kraje jednalo pouze o 730 osob. Nejnižší podíl osob vyjíždějících z jiného místa než z obvyklého bydliště měla Praha (1,3 % žáků a studentů se zjištěnou frekvencí vyjíždky).

Tab. 18 Vybrané kategorie frekvence vyjíždky do školy podle krajů

Území	Vyjíždějící do školy se zjištěnou frekvencí vyjíždky	Pravidelně, ale méně než 1x týdně		Nepravidelně		Z jiného místa než z obvyklého bydliště	
		abs.	rel. (%)	abs.	rel. (%)	abs.	rel. (%)
Česká republika	928 510	8 625	0,93	22 778	2,45	17 342	1,87
Hlavní město Praha	108 869	552	0,51	2 501	2,30	1 418	1,30
Středočeský kraj	138 761	753	0,54	2 976	2,14	2 028	1,46
Jihočeský kraj	56 276	743	1,32	1 495	2,66	1 386	2,46
Plzeňský kraj	49 481	411	0,83	1 109	2,24	892	1,80
Karlovarský kraj	20 433	357	1,75	586	2,87	730	3,57
Ústecký kraj	59 918	608	1,01	1 428	2,38	1 183	1,97
Liberecký kraj	36 781	432	1,17	947	2,57	945	2,57
Královéhradecký kraj	48 165	599	1,24	1 361	2,83	1 151	2,39
Pardubický kraj	47 779	509	1,07	1 147	2,40	967	2,02
Kraj Vysočina	47 050	570	1,21	1 206	2,56	1 035	2,20
Jihomoravský kraj	108 260	781	0,72	2 470	2,28	1 513	1,40
Olomoucký kraj	56 548	616	1,09	1 402	2,48	1 135	2,01
Zlínský kraj	50 764	733	1,44	1 465	2,89	1 122	2,21
Moravskoslezský kraj	99 425	961	0,97	2 685	2,70	1 837	1,85

4. Dopravní prostředek použitý k cestě do zaměstnání nebo školy

K dopravnímu prostředku se váže samostatná otázka na sčítacím formuláři, ve které byl zjišťován jeden hlavní a až dva doplňkové dopravní prostředky použité pro cestu do zaměstnání nebo školy. Sčítací formulář byl jediným zdrojem údajů o dopravních prostředcích. Údaje z administrativních zdrojů dat nebyly v případě dopravního prostředku k dispozici. Dopravní prostředek byl zjišťován u osob vyjíždějících do zaměstnání nebo školy a u osob se zaměstnáním bez stálého pracoviště. V rámci této kapitoly bude analyzován hlavní dopravní prostředek u osob vyjíždějících do zaměstnání nebo školy. Doplňkové dopravní prostředky a osoby se zaměstnáním bez stálého pracoviště v této kapitole analyzovány nejsou. Kapitola je rozdělena do dvou částí. První část se věnuje dopravním prostředkům použitým k cestě do zaměstnání a druhá část dopravním prostředkům použitým k cestě do školy.

4.1 Dopravní prostředek použitý k cestě do zaměstnání

Jednoznačně nejvyužívanějším hlavním dopravním prostředkem pro cestu do zaměstnání byl ve Sčítání 2021 automobil řízený vyjíždějící osobou. Automobil řízený vyjíždějící osobou využívalo více než 1,8 milionu osob, tedy více než polovina (54,8 %) vyjíždějících osob se zjištěným dopravním prostředkem. Ostatní hlavní dopravní prostředky byly mnohem méně významné. Městskou hromadnou dopravu (dále jen MHD) využívalo při cestě do zaměstnání 15,5 % vyjíždějících osob se zjištěným dopravním prostředkem, pěšky docházelo do práce 10,4 % vyjíždějících osob se zjištěným dopravním prostředkem a autobus využívalo 5,8 % vyjíždějících osob se zjištěným dopravním prostředkem. Nejistota hlavního dopravního prostředku využívaného pro cestu do zaměstnání dosahovala 6,2 %, což je srovnatelné s nejistotou frekvence vyjíždky do zaměstnání. Srovnání dat o dopravních prostředcích použitých k cestě do zaměstnání se Sčítáním 2011 je komplikované, a to především z důvodu významných metodických změn a celkově vyššího počtu vyjíždějících do zaměstnání, u kterých byl zjišťován dopravní prostředek. Obecně lze u všech typů dopravních prostředků pozorovat oproti předchozímu Sčítání velmi výrazný nárůst. U některých dopravních prostředků se počet osob oproti roku 2011 více než zdvojnásobil (např. vlak). Tento nárůst je ale způsoben především velmi výrazným snížením počtu osob s nezjištěným místem pracoviště ve Sčítání 2021 (viz tab. 1). Ve Sčítání 2021 se rozlišoval hlavní dopravní prostředek a doplňkové dopravní prostředky, což je oproti Sčítání 2011 významná metodická změna. V tab. 19 jsou u dat ze Sčítání 2011 zahrnuty pouze osoby, které uvedly jeden dopravní prostředek. Další významnou metodickou odlišností komplikující srovnání dat je zjišťování místa školy u pracujících žáků a studentů ve Sčítání 2011.

Tab. 19 Dopravní prostředek využitý k cestě do zaměstnání ve Sčítání 2011 a 2021

Dopravní prostředek	2011	2021
Vyjíždějící do zaměstnání celkem	1 810 349	3 642 644
Automobil, řidič	771 857	1 874 806
Automobil, spolujezdec	114 060	182 918
MHD	321 143	530 890
Autobus (kromě MHD)	167 493	199 755
Vlak	50 244	116 155
Motocykl	3 673	8 415
Jízdní kolo	77 653	133 629
Jiný	6 619	15 459
Žádný pouze pěšky	267 358	356 109
Nezjištěno	30 249	224 508

Poznámka: V SLDB 2011 bez pracujících žáků a studentů, v SLDB 2011 pouze osoby s jedním dopravním prostředkem.

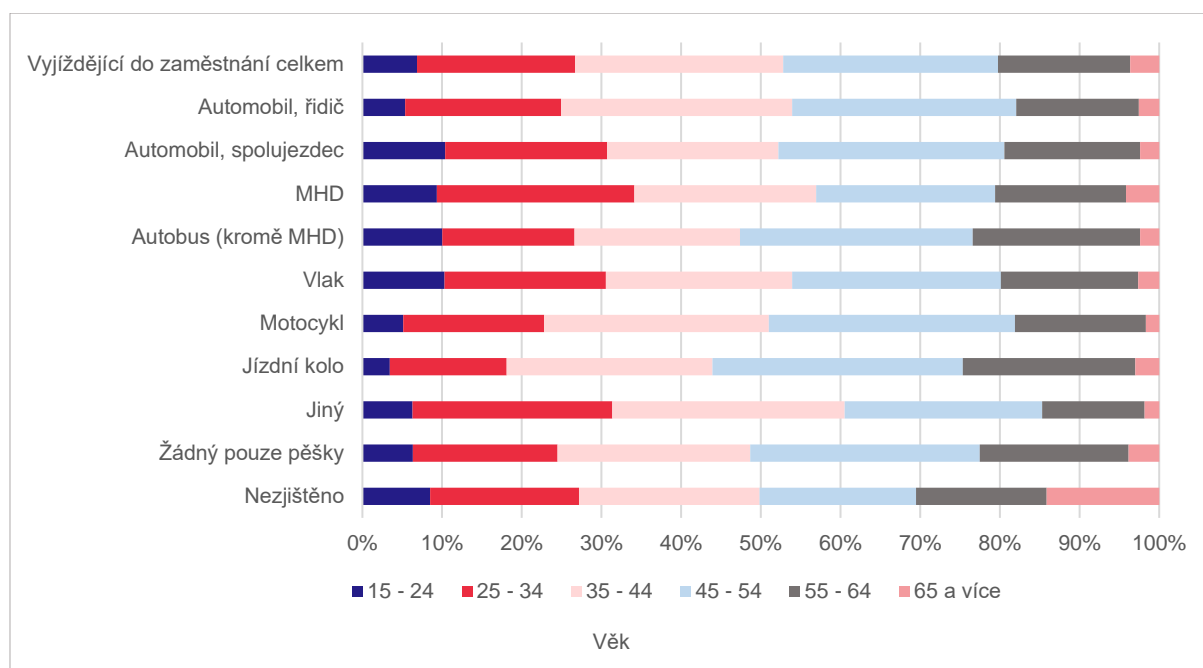


Automobil řízený vyjíždějí osobou, což je nejčastěji používaný hlavní dopravní prostředek pro cestu do zaměstnání, využívali častěji muži, když 59,9 % osob využívajících tento dopravní prostředek mělo mužské pohlaví. Naopak osoby ženského pohlaví mnohem častěji využívaly MHD a autobus. Osoby ženského pohlaví tvořily 62,0 % osob využívajících MHD a 64,1 % osob využívajících autobus. Ženy také mnohem častěji než muži chodily do práce pěšky (64,3 %). Specifickým dopravním prostředkem je motocykl, který pro cestu do zaměstnání využívali především muži. Osoby ženského pohlaví představovaly pouze 14,6 % osob využívajících motocykl při cestě do zaměstnání.

Tab. 20 Hlavní dopravní prostředek využitý k cestě do zaměstnání podle pohlaví

Dopravní prostředek	Muži		Ženy	
	abs.	rel. (%)	abs.	rel. (%)
Vyjíždějí do zaměstnání celkem	1 876 732	51,52	1 765 912	48,48
Automobil, řidič	1 122 558	59,88	752 248	40,12
Automobil, spolujezdec	65 843	36,00	117 075	64,00
MHD	201 869	38,02	329 021	61,98
Autobus (kromě MHD)	71 732	35,91	128 023	64,09
Vlak	57 609	49,60	58 546	50,40
Motocykl	7 183	85,36	1 232	14,64
Jízdní kolo	81 480	60,97	52 149	39,03
Jiný	9 942	64,31	5 517	35,69
Žádný pouze pěšky	127 179	35,71	228 930	64,29
Nezjištěno	131 337	58,50	93 171	41,50

Graf 7 Hlavní dopravní prostředek využitý k cestě do zaměstnání podle věku



Věková struktura osob, které při cestě do práce řídí automobil, se velmi podobala celkové věkové struktuře osob vyjíždějících do zaměstnání. Rozdíly byly minimální. U osob využívajících MHD pozorujeme vyšší podíl osob v nižších věkových kategoriích, kdy osoby mladší než 35 let představovaly 34,1 % osob využívajících MHD. Naopak nižší podíl měly v případě MHD osoby ve středním věku (35 až 54 let), které představovaly 45,3 %. V případě autobusové dopravy byl patrný vyšší podíl osob v nejmladší věkové kategorii, kdy osoby do 24 let představovaly 10,0 %. Podobně vysoký podíl osob

v nejmladším věku byl patrný i v případě vlakové dopravy a u osob, které využívaly automobil jako spolujezdci.

Kombinace hlavního dopravního prostředku a místa pracoviště vykazuje několik souvislostí. Chůze je nejčastěji spojována s cestou do práce v rámci obce. Pěšky do práce mimo obec obvyklého pobytu chodilo pouze 20 340 osob, zatímco v rámci obce více než 335 tisíc osob. Podobně i MHD je využívána především pro cesty do práce v rámci obce. Celkem při cestě do práce v rámci obce využívalo MHD více než 435 tisíc osob. Automobil řízený vyjíždějí osobou byl pro cestu do práce ve velké míře používán ve všech kategoriích místa pracoviště. Nejvýznamnějšího relativního postavení dosahoval v případě vyjíždky do zahraničí (75,9 % vyjíždějících osob se zjištěným dopravním prostředkem), vyjíždky do jiné obce v rámci okresu (71,4 % vyjíždějících osob se zjištěným dopravním prostředkem) a vyjíždky do jiného okresu v rámci kraje (71,9 % vyjíždějících osob se zjištěným dopravním prostředkem). Autobus byl nejčastěji používán pro cesty do jiné obce v rámci okresu (více než 110 000 osob). Vlák byl jako dopravní prostředek pro cestu do práce používán především při vyjíždce do jiného kraje nebo jiného okresu kraje, u ostatních kategorií místa pracoviště byl jeho význam velmi nízký.

Tab. 21 Vybrané hlavní dopravní prostředky využitě k cestě do zaměstnání podle místa pracoviště

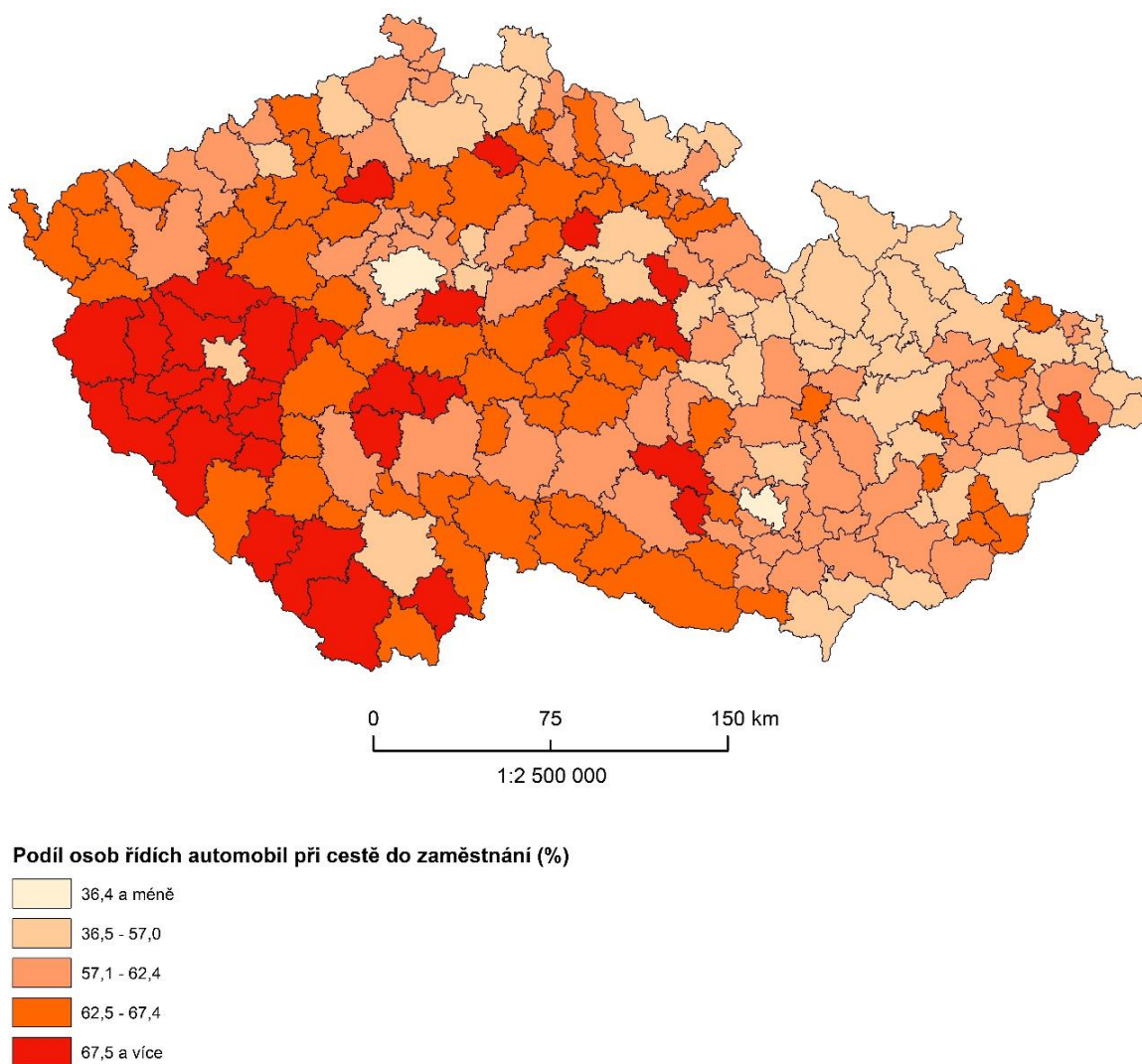
Místo pracoviště	Automobil, řidič		MHD		Žádný, pouze pěšky		Autobus		Vlák	
	abs.	rel. (%)	abs.	rel. (%)	abs.	rel. (%)	abs.	rel. (%)	abs.	rel. (%)
Vyjíždějí do zaměstnání celkem	1 874 806	54,85	530 890	15,53	356 109	10,42	199 755	5,84	116 155	3,40
Na jiné adrese v obci	476 991	33,73	435 225	30,78	335 769	23,75	15 200	1,08	4 380	0,31
V jiné obci okresu	751 853	71,39	34 414	3,27	12 042	1,14	110 442	10,49	25 420	2,41
V jiném okrese kraje	333 350	71,91	18 343	3,96	1 873	0,40	39 741	8,57	33 514	7,23
V jiném kraji	256 577	62,03	40 974	9,91	3 381	0,82	33 632	8,13	51 034	12,34
V zahraničí	56 035	75,91	1 934	2,62	3 044	4,12	740	1,00	1 807	2,45

Poznámka: Podíly jsou vypočítány z celkového počtu vyjíždějících osob se zjištěným dopravním prostředkem.

Analýza regionální diference hlavních dopravních prostředků použitých k cestě do zaměstnání je níže provedena s pomocí podílů vypočítaných z celku, který zahrnuje všechny osoby vyjíždějí do zaměstnání se zjištěným hlavním dopravním prostředkem. Automobil řízený vyjíždějí osobou vykázalo jako hlavní dopravní prostředek do zaměstnání více než 1,8 milionu obyvatel, tedy 54,8 % osob se zjištěným dopravním prostředkem. Podíl osob řídících automobil při cestě do práce se v krajích pohyboval od 30,0 % v Praze do 63,5 % v Karlovarském kraji. Vysoký podíl osob řídících automobil při cestě do zaměstnání vykazoval i Plzeňský kraj (63,1 % se zjištěným dopravním prostředkem). Na úrovni SO ORP měly kromě Prahy nízký podíl osob řídících automobil při cestě do zaměstnání i další velká města: Brno (36,3 %), Ostrava (47,8 %) a Plzeň (48,9 %). V největších obcích lze očekávat vyšší míru využití MHD, která snižuje podíl osob využívajících automobil. Nejvíce patrný je tento vzorec v Praze, kde automobil při cestě do zaměstnání řídí méně než třetina obyvatel se zjištěným dopravním prostředkem. Mezi SO ORP s nejvyšším podílem osob řídících při cestě do zaměstnání automobil patřily Přeštice v Plzeňském kraji (73,5 %), Mnichovo Hradiště ve Středočeském kraji (73,5 %) a Domažlice v Plzeňském kraji (73,3 %). Obecně se SO ORP s vyšším podílem osob řídících při cestě do zaměstnání automobil koncentrují především v západní a jihozápadní části Česka. Naopak na Moravě je tento způsob dopravy méně častý.

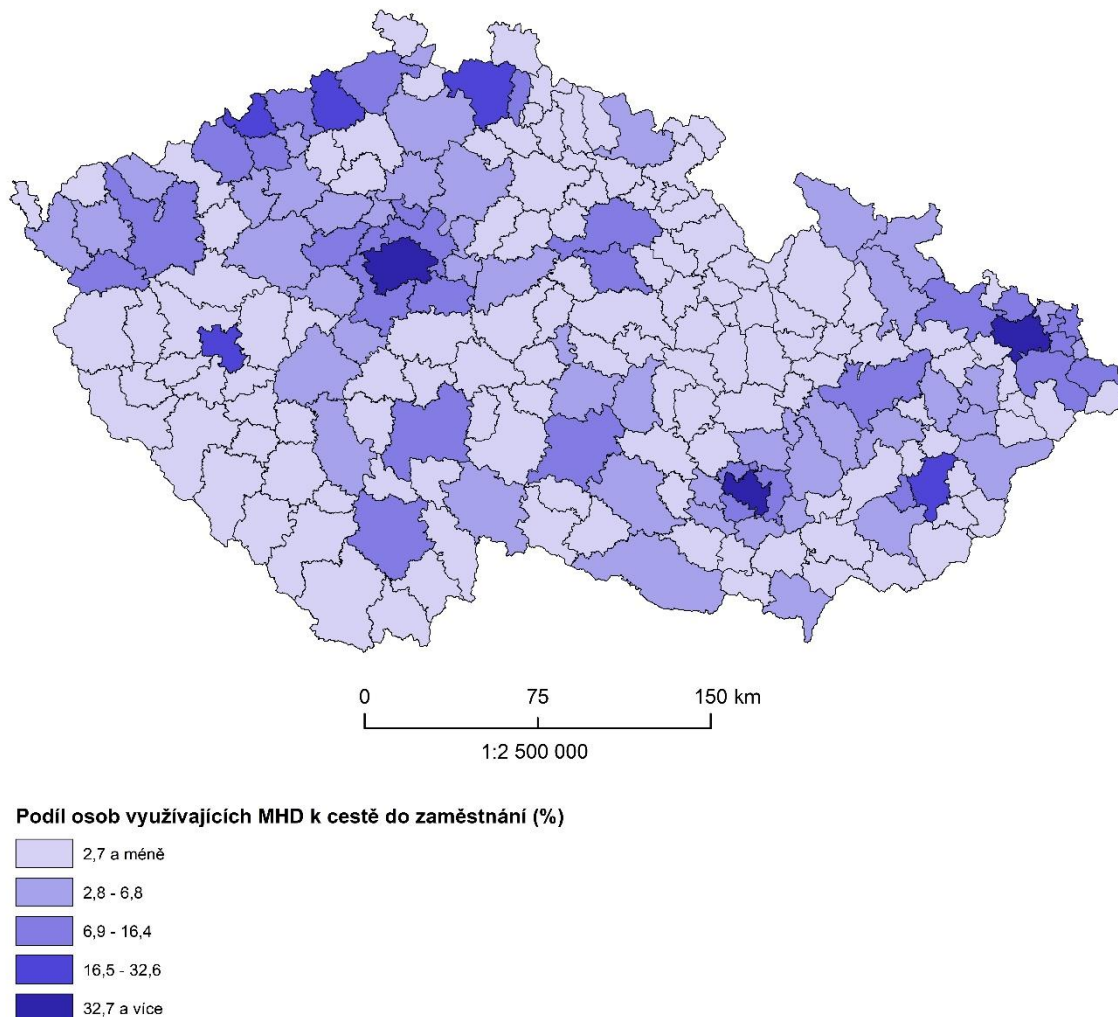


Mapa 10 Podíl osob řídících automobil při cestě do zaměstnání z celkového počtu osob se zjištěným dopravním prostředkem podle SO ORP



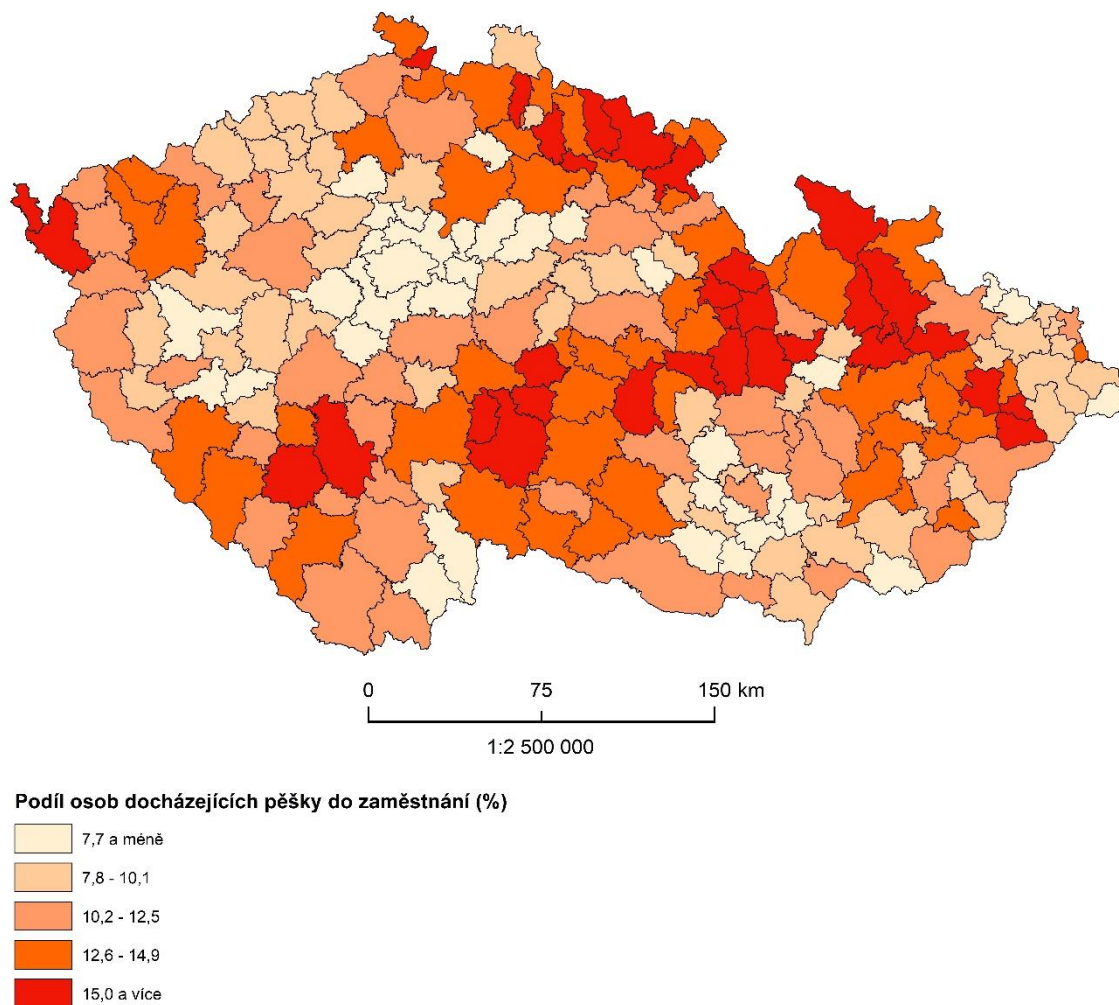
MHD využívalo pro cestu do zaměstnání více než 530 tisíc osob, tedy 15,5 % osob se zjištěným dopravním prostředkem. Na úrovni krajů měla jednoznačně nejvyšší podíl osob využívajících MHD Praha (55,7 % osob se zjištěným dopravním prostředkem). U ostatních krajů byl tento podíl výrazně nižší. Druhý nejvyšší podíl měl Jihomoravský kraj, kde MHD využívalo pro cestu do zaměstnání 18,2 % osob se zjištěným dopravním prostředkem. Naopak na Vysočině využívalo MHD pouze 4,2 % osob se zjištěným dopravním prostředkem. Na úrovni SO ORP je patrné, že se osoby využívající MHD silně koncentrují do několika největších měst a mnoho SO ORP mělo jen velmi nízký podíl osob využívajících MHD. Ve 133 SO ORP byl podíl osob se zjištěným dopravním prostředkem využívajících MHD nižší než 3 %. Kromě Prahy byl vysoký podíl osob využívajících MHD zaznamenán i v Brně (44,3 %), Ostravě (32,6 %) a Plzni (28,6 %). Vyšší podíl osob využívajících MHD byl zaznamenán i v některých SO ORP, která se nachází v bezprostředním okolí největších měst. Např. v SO ORP Černošice v blízkosti Prahy využívalo MHD při cestě do zaměstnání 16,0 % osob se zjištěným dopravním prostředkem. V těchto SO ORP je zpravidla využívána MHD organizovaná blízkým městem.

Mapa 11 Podíl osob využívajících MHD pro cestu do zaměstnání z celkového počtu osob se zjištěným dopravním prostředkem podle SO ORP



Pěšky docházelo do práce více než 350 tisíc osob, tedy 10,4 % osob se zjištěným dopravním prostředkem. Na úrovni krajů byly rozdíly v podílu osob se zjištěným dopravním prostředkem docházejících do zaměstnání pěšky poměrně malé. Podíl se pohyboval od 7,6 % v Praze do 14,0 % na Vysočině. Na úrovni SO ORP měla nejvyšší podíl osob docházejících do zaměstnání pěšky Česká Třebová v Pardubickém kraji (20,8 %). Mezi další SO ORP s vysokým podílem osob docházejících do zaměstnání pěšky patřil Rýmařov v Moravskoslezském kraji (19,9 %), Bruntál v Moravskoslezském kraji (19,8 %) a Mohelnice v Olomouckém kraji (19,6 %). Naopak nejnižší podíl vykazovaly Černošice ve Středočeském kraji, kde do zaměstnání docházelo pěšky pouze 4,2 % osob se zjištěným dopravním prostředkem. Obecně byly ale rozdíly mezi jednotlivými regiony v podílu osob docházejících do zaměstnání pěšky v porovnání s MHD nižší. SO ORP s vyšším podílem osob docházejících do zaměstnání pěšky se koncentrovaly především na Vysočině a v severní a severovýchodní části Česka. Naopak mezi oblastmi s velmi nízkým podílem osob docházejících do zaměstnání pěšky patřila Praha a okolí a také okolí Brna.

Mapa 12 Podíl osob docházejících pěšky do zaměstnání z celkového počtu osob se zjištěným dopravním prostředkem podle SO ORP



Z ostatních hlavních dopravních prostředků byl početně nejvýznamnější autobus, který při cestě do zaměstnání využívalo 5,8 % osob se zjištěným dopravním prostředkem. Nejméně významný byl autobus v Praze, kde ho pro cestu do zaměstnání využívalo pouze 1,2 % osob se zjištěným dopravním prostředkem. Naopak nejvýznamnější byl ve Zlínském kraji, kde ho využívalo 7,9 % osob se zjištěným dopravním prostředkem. Automobil řízený jinou než vyjíždějí osobou využívalo při cestě do zaměstnání 5,4 % osob se zjištěným dopravním prostředkem. Nejméně významný byl tento dopravní prostředek v Praze (2,0 %), naopak v Ústeckém kraji automobil řízený jinou než vyjíždějí osobou představoval 7,5 % osob se zjištěným dopravním prostředkem. Vlák je jako dopravní prostředek do zaměstnání méně významný, ve Sčítání ho vykázalo pouze 3,4 % osob se zjištěným dopravním prostředkem. Nejvyužívanější byl ve Středočeském kraji (6,8 %), což pravděpodobně souvisí s vyjíždkou do Prahy, která je z některých obcí ve Středočeském kraji s použitím vlakové dopravy velmi dobře dostupná. Jízdní kolo využilo při cestě do zaměstnání 3,9 % osob se zjištěným dopravním prostředkem. Největší význam mělo jízdní kolo jako dopravní prostředek pro cestu do zaměstnání v Pardubickém kraji a v Olomouckém kraji, kde ho využívalo více než 8,0 % osob se zjištěným dopravním prostředkem. Naopak nejméně významné bylo jízdní kolo v Praze, kde ho při cestě do zaměstnání využívalo pouze 1,5 % osob se zjištěným dopravním prostředkem.

Tab. 22 Vybrané hlavní dopravní prostředky použité při cestě do zaměstnání podle krajů

Území	Vyjíždějící do zaměstnání se zjištěným dopravním prostředkem	Automobil, spolujezdec		Autobus		Vlak		Jízdní kolo	
		abs.	rel. (%)	abs.	rel. (%)	abs.	rel. (%)	abs.	rel. (%)
Česká republika	3 418 136	182 918	5,35	199 755	5,84	116 155	3,40	133 629	3,91
Hlavní město Praha	455 906	9 075	1,99	5 537	1,21	5 449	1,20	7 017	1,54
Středočeský kraj	474 916	24 514	5,16	32 897	6,93	32 451	6,83	12 585	2,65
Jihočeský kraj	195 709	10 671	5,45	10 929	5,58	3 719	1,90	10 554	5,39
Plzeňský kraj	194 826	10 916	5,60	9 557	4,91	5 470	2,81	5 142	2,64
Karlovarský kraj	81 123	5 756	7,10	5 137	6,33	1 653	2,04	1 284	1,58
Ústecký kraj	231 968	17 420	7,51	14 944	6,44	7 240	3,12	4 066	1,75
Liberecký kraj	132 563	9 706	7,32	9 705	7,32	2 998	2,26	2 982	2,25
Královéhradecký kraj	168 555	9 522	5,65	10 054	5,96	5 361	3,18	12 787	7,59
Pardubický kraj	165 790	9 132	5,51	9 397	5,67	7 451	4,49	14 260	8,60
Kraj Vysočina	159 401	10 960	6,88	10 614	6,66	3 583	2,25	4 844	3,04
Jihomoravský kraj	404 218	20 211	5,00	26 883	6,65	17 785	4,40	15 555	3,85
Olomoucký kraj	198 550	11 105	5,59	13 716	6,91	8 595	4,33	16 604	8,36
Zlínský kraj	183 741	11 415	6,21	14 561	7,92	4 615	2,51	11 753	6,40
Moravskoslezský kraj	370 870	22 515	6,07	25 824	6,96	9 785	2,64	14 196	3,83

4.2 Dopravní prostředek použitý k cestě do školy

Hlavní dopravní prostředek se zjišťoval u celkem 1 430 899 nepracujících studentů a žáků, kteří vyjžděli do školy. Na rozdíl od vyjíždky do zaměstnání, kde byl dominantním hlavním dopravním prostředkem automobil řízený vyjíždějící osobou, je význam jednotlivých hlavních dopravních prostředků v případě cesty do školy mnohem vyrovnanější. Nejvíce žáků a studentů docházelo do školy pěšky. Celkem se jednalo o 248 120 žáků a studentů, tedy 26,6 % vyjíždějících žáků a studentů se zjištěným dopravním prostředkem. Autobusem vyjíždělo do školy 215 399 žáků a studentů, tedy 23,1 % vyjíždějících žáků a studentů se zjištěným dopravním prostředkem. Významným hlavním dopravním prostředkem byla i MHD, kterou využívalo 20,6 % vyjíždějících žáků a studentů se zjištěným dopravním prostředkem. Automobil, řízený jinou než vyjíždějící osobou využilo k cestě do školy 155 409 vyjíždějících žáků a studentů (16,7 % vyjíždějících žáků a studentů se zjištěným dopravním prostředkem). Vlakem vyjíždělo do školy 9,6 % vyjíždějících žáků a studentů se zjištěným dopravním prostředkem. Zbýlé hlavní dopravní prostředky byly jen velmi málo významné. Data o dopravním prostředku využívaném při cestě do školy jsou podobně jako v případě frekvence vyjíždky do školy zatížena velmi vysokou nejjistěností. Nejjistěný dopravní prostředek mělo 34,9 % vyjíždějících žáků a studentů. Srovnání dat o dopravních prostředcích využitých k cestě do školy se Sčítáním 2011 výrazně omezují zásadní metodické změny. Ve Sčítání 2011 se nerozlišoval hlavní dopravní prostředek a doplňkové dopravní prostředky, což je oproti Sčítání 2021 významná metodická změna. V tab. 23 jsou u dat ze Sčítání 2011 zahrnuty pouze osoby, které uvedly jeden dopravní prostředek. Obecně lze oproti Sčítání 2011 pozorovat významný nárůst u celé řady dopravních prostředků, tento nárůst je ale velmi ovlivněn celkovým počtem žáků a studentů, u kterých se dopravní prostředek zjišťoval. Celkový počet vyjíždějících žáků a studentů byl v roce 2021 mnohem vyšší (téměř dvojnásobný), což souvisí s vysokou nejjistěností místa školy ve Sčítání 2011 (viz tab. č. 7).



Tab. 23 Dopravní prostředek využitý k cestě do školy ve Sčítání 2011 a 2021

Dopravní prostředek	2011	2021
Vyjíždějící do školy celkem	738 283	1 430 899
Automobil, řidič	14 898	20 344
Automobil, spolujezdec	54 094	155 409
MHD	152 584	192 188
Autobus (kromě MHD)	157 316	215 399
Vlak	43 946	89 033
Motocykl	360	684
Jízdní kolo	4 593	7 200
Jiný	1 320	3 335
Žádný pouze pěšky	184 887	248 120
Nezjištěno	12 472	499 187

Poznámka: V SLDB 2011 pouze osoby s jedním dopravním prostředkem.

Podíl mužského a ženského pohlaví byl u nejvíce využívaných hlavních dopravních prostředků velmi vyrovnaný. V případě chůze jen velmi mírně převažovali muži, kdy 50,9 % osob docházejících do školy pěšky představovali muži. V případě MHD a autobusu pozorujeme velmi mírnou převahu ženského pohlaví. U vlaku byla převaha ženského pohlaví výraznější, kdy 53,7 % osob vyjíždějících do školy vlakem představovaly ženy. U méně využívaných hlavních dopravních prostředků byl rozdíl mezi pohlavími výraznější. Muži představovali 69,8 % osob využívajících jízdní kolo a 57,6 % osob řídících při cestě do školy automobil. Nejvýraznější byla převaha mužů v případě motocyklu, jedná se ale o velmi málo využívaný dopravní prostředek, který uvedlo méně než 700 nepracujících žáků a studentů.

Tab. 24 Hlavní dopravní prostředek využitý k cestě do školy podle pohlaví

Dopravní prostředek	Muži		Ženy	
	abs.	rel. (%)	abs.	rel. (%)
Vyjíždějící do školy celkem	721 025	50,39	709 874	49,61
Automobil, řidič	11 724	57,63	8 620	42,37
Automobil, spolujezdec	78 372	50,43	77 037	49,57
MHD	94 873	49,36	97 315	50,64
Autobus (kromě MHD)	107 376	49,85	108 023	50,15
Vlak	41 217	46,29	47 816	53,71
Motocykl	589	86,11	95	13,89
Jízdní kolo	5 028	69,83	2 172	30,17
Jiný	1 775	53,22	1 560	46,78
Žádný pouze pěšky	126 371	50,93	121 749	49,07
Nezjištěno	253 700	50,82	245 487	49,18

Věková struktura osob byla u jednotlivých hlavních dopravních prostředků značně odlišná. Osoby docházející do školy pěšky se vyznačovaly velmi vysokým podílem nejmladších žáků a studentů ve věku 6 až 14 let (82,4 %). V této věkové kategorii převažují žáci navštěvující základní školy, které se častěji nachází i v menších obcích v docházkové vzdálenosti od místa obvyklého bydliště. Podobně i v případě automobilu řízeného jinou než vyjíždějící osobou byl podíl nejmladších žáků a studentů ve věku 6 až 14 let velmi vysoký (86,5 %). Jedná se především o mladé žáky, které do školy vozí autem rodinní příslušníci. Zcela odlišný vzorec pozorujeme u MHD a autobusu. U těchto dopravních prostředků je podíl nejmladších žáků a studentů ve věku 6 až 14 let výrazně nižší (38,8 % v případě MHD a 44,2 %

v případě autobusu) a naopak mírně převažují starší žáci ve věku 15 až 19 let (45,7 % v případě MHD a 47,5 % v případě autobusu). Autobus a MHD jsou dopravní prostředky častěji používané pro vyjíždku na delší vzdálenosti do více specializovaných škol, které navštěvují především starší žáci. Specifickým dopravním prostředkem z hlediska věkové struktury je vlak. Vlak se vyznačoval velmi nízkým podílem nejmladších žáků a studentů ve věku 6 až 14 let (pouze 8,0 %), vysokým podílem žáků a studentů ve věku 15 až 19 let (58,4 %) a také vysokým podílem nejstarších žáků a studentů starších než 19 let (33,6 %).

Tab. 25 Vybrané hlavní dopravní prostředky využitě k cestě do školy podle věku

Dopravní prostředek	6 - 14		15 - 19		20 - 25		26 a více	
	abs.	rel. (%)	abs.	rel. (%)	abs.	rel. (%)	abs.	rel. (%)
Vyjíždějí do školy celkem	913 642	63,85	398 231	27,83	111 947	7,82	7 079	0,49
Automobil, spolujezdec	134 395	86,48	19 254	12,39	1 696	1,09	64	0,04
MHD	74 624	38,83	87 837	45,70	28 154	14,65	1 573	0,82
Autobus (kromě MHD)	95 309	44,25	102 315	47,50	17 339	8,05	436	0,20
Vlak	7 102	7,98	52 013	58,42	28 974	32,54	944	1,06
Jízdní kolo	4 685	65,07	1 777	24,68	653	9,07	85	1,18
Jiný	1 932	57,93	727	21,80	599	17,96	77	2,31
Žádný pouze pěšky	204 546	82,44	37 299	15,03	5 838	2,35	437	0,18
Nezjištěno	388 377	77,80	89 567	17,94	18 283	3,66	2 960	0,59

Kombinace hlavního dopravního prostředku využitěho k cestě do školy a místa školy vykazuje podobné souvislosti jako v případě vyjíždky do zaměstnání. Chůze je primárně spojována s vnitroobecní vyjíždkou, u ostatních typů vyjíždky je její význam výrazně nižší. Pěšky do školy mimo obec obvyklého pobytu chodilo pouze 12 418 osob, zatímco více než 235 tisíc osob chodilo pěšky do školy v rámci obce obvyklého pobytu. MHD byla také nejvýznamnější v případě vnitroobecní vyjíždky, kde představovala 28,1 % vyjíždějících se zjištěným dopravním prostředkem. Autobus byl využíván především pro cestu do školy v jiné obci okresu. U tohoto typu vyjíždky do školy autobus představoval 52,0 % vyjíždějících se zjištěným dopravním prostředkem. Vlak byl významným dopravním prostředkem pro cestu do školy v jiném kraji, kde představoval 36,8 % vyjíždějících se zjištěným dopravním prostředkem a cestu do jiného okresu kraje (29,9 % vyjíždějících se zjištěným dopravním prostředkem). Automobil řízený jinou než vyjíždějící osobou byl dopravním prostředkem využívaným napříč všemi typy vyjíždky do školy.

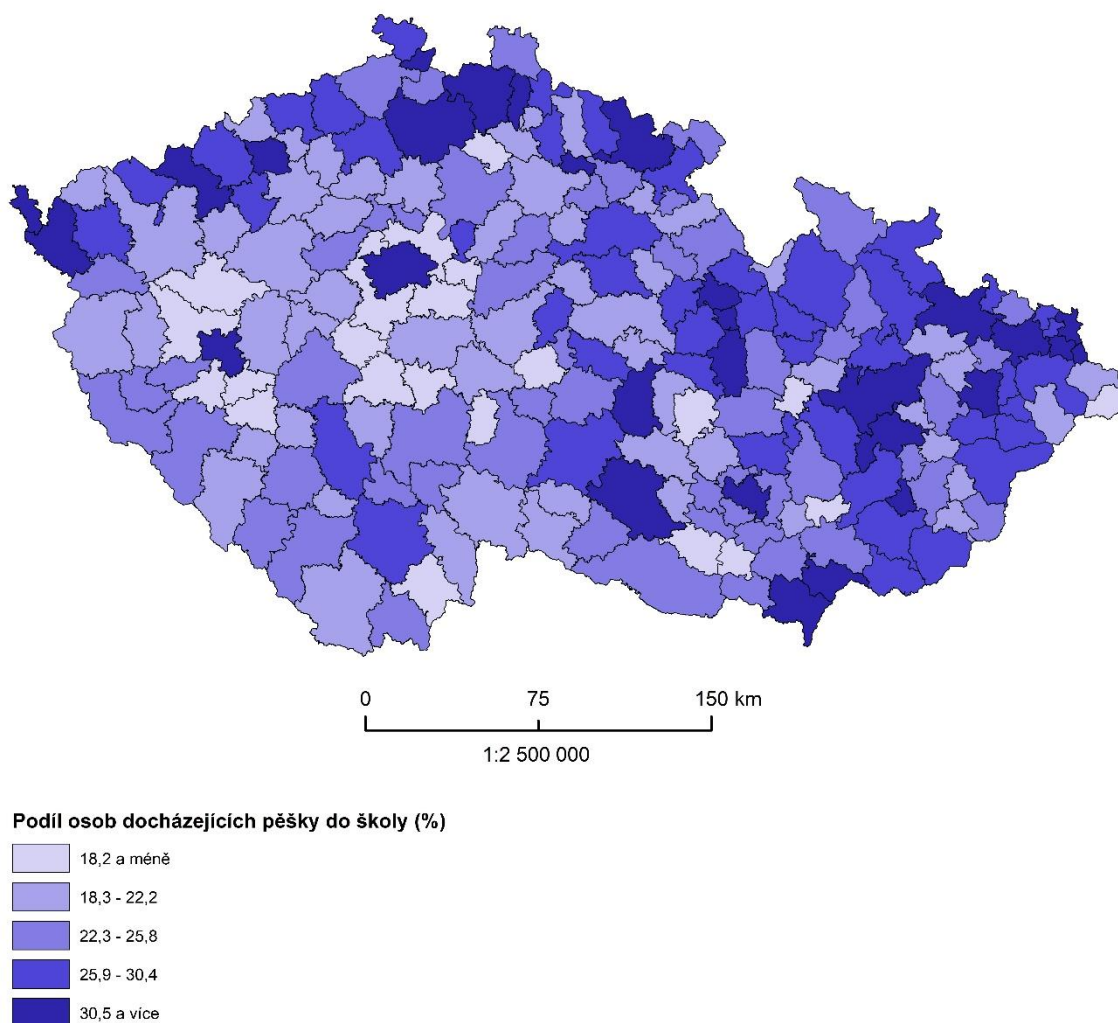
Tab. 26 Vybrané hlavní dopravní prostředky využitě k cestě do školy podle místa školy

Místo školy	Automobil, spolujezdec		MHD		Žádný, pouze pěšky		Autobus		Vlak	
	abs.	rel. (%)	abs.	rel. (%)	abs.	rel. (%)	abs.	rel. (%)	abs.	rel. (%)
Vyjíždějí do škol celkem	155 409	16,68	192 188	20,63	248 120	26,63	215 399	23,12	89 033	9,56
Na jiné adrese v obci	61 046	13,51	126 778	28,05	235 702	52,15	17 326	3,83	1 184	0,26
V jiné obci okresu	67 227	25,39	29 772	11,24	4 243	1,60	137 761	52,02	17 837	6,74
V jiném okrese kraje	13 658	13,68	12 522	12,54	1 838	1,84	36 193	36,24	29 877	29,92
V jiném kraji	12 406	11,55	21 896	20,39	3 829	3,57	23 508	21,89	39 563	36,84
V zahraničí	1 072	14,00	1 220	15,94	2 508	32,76	611	7,98	572	7,47

Poznámka: Podíly jsou vypočítány z celkového počtu vyjíždějících žáků a studentů se zjištěným dopravním prostředkem.

Analýza regionální diferenciace hlavních dopravních prostředků využívaných pro cestu do školy vychází z podílů vypočítaných z celku, který tvoří všichni nepracující žáci a studenti se zjištěným dopravním prostředkem. Pěšky do práce docházelo celkem 248 120 nepracujících žáků a studentů, tedy 26,6 % nepracujících žáků a studentů se zjištěným dopravním prostředkem. Rozdíly v podílu studentů a žáků docházejících do školy pěšky byly na úrovni krajů poměrně nízké. Podíl se pohyboval od 20,3 % v Středočeském kraji do 32,9 % v Praze.

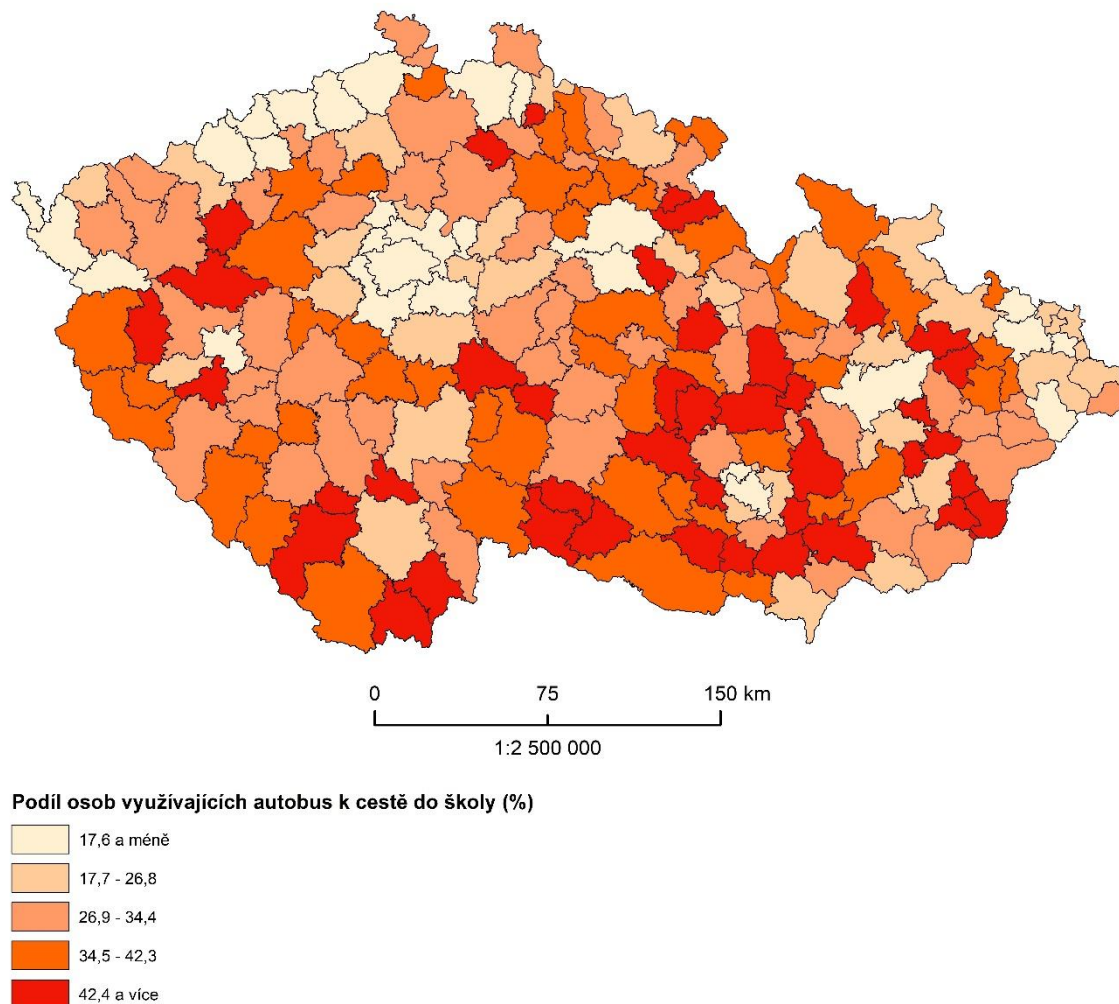
Mapa 13 Podíl osob docházejících pěšky do školy z celkového počtu osob se zjištěným dopravním prostředkem podle SO ORP



Na úrovni SO ORP měla nejvyšší podíl nepracujících žáků a studentů docházejících do školy pěšky Česká Třebová v Pardubickém kraji (42,3 % žáků a studentů se zjištěným dopravním prostředkem). Vysoký podíl měl také Jablonec nad Nisou v Libereckém kraji (36,7 %) a Most v Ústeckém kraji (36,5 %). Naopak nejnižší podíl nepracujících žáků a studentů docházejících do školy pěšky měly Votice ve Středočeském kraji (12,9 %). V SO ORP Český Brod ve Středočeském kraji docházelo do školy pěšky pouze 13,3 % žáků a studentů a v SO ORP Blovice v Plzeňském kraji 13,8 % žáků a studentů. SO ORP s vyšším podílem žáků a studentů docházejících do školy pěšky se častěji lokalizují na Moravě a v severních Čechách. Naopak střední Čechy (s výjimkou Prahy) a jihozápadní část Česka patří mezi oblasti s nižším podílem žáků a studentů docházejících do školy pěšky. SO ORP, kde se nachází

největší města (Praha, Brno, Ostrava, Plzeň), patří mezi oblasti s nadprůměrným podílem žáků a studentů docházejících do školy pěšky.

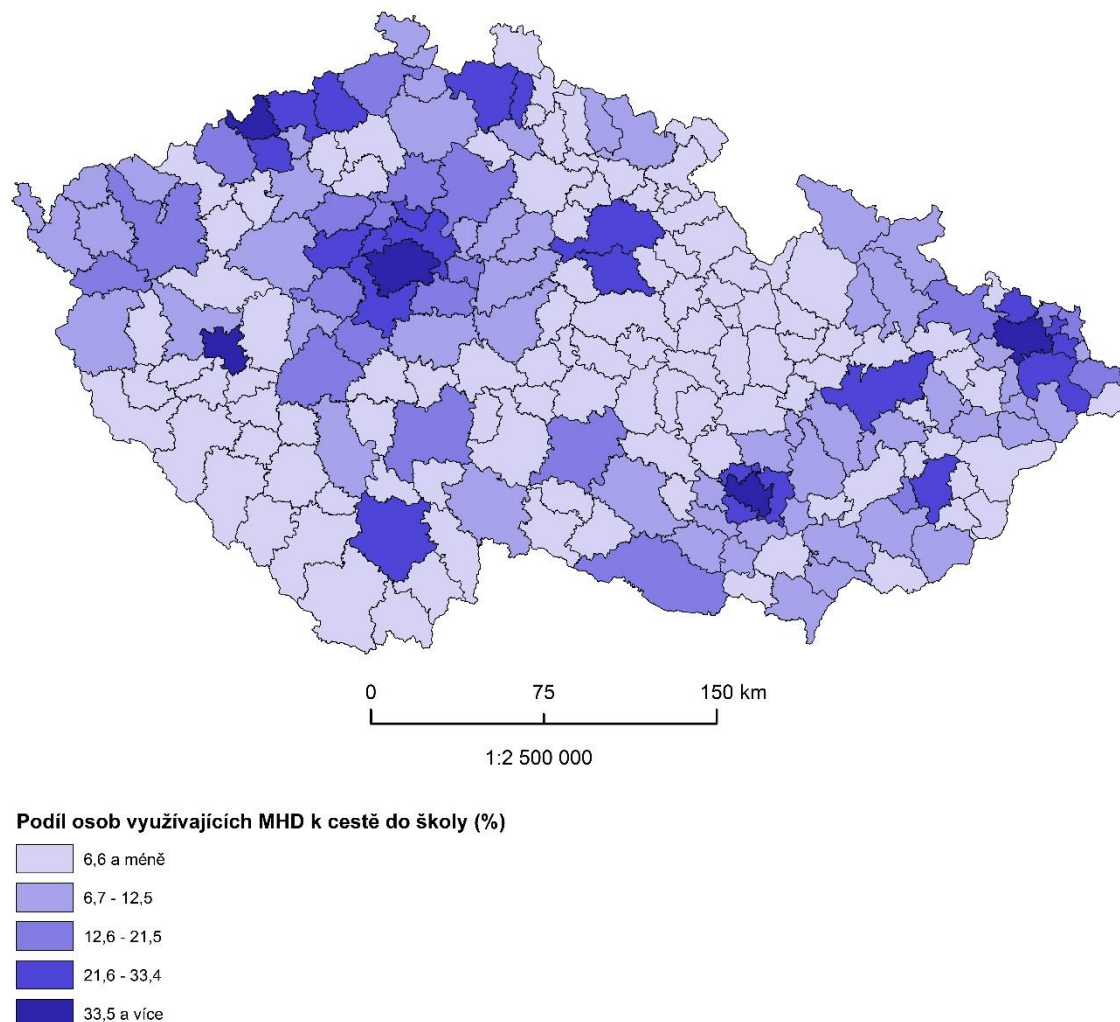
Mapa 14 Podíl osob využívajících autobus k cestě do školy z celkového počtu osob se zjištěným dopravním prostředkem podle SO ORP



Autobusem do školy vyjíždělo celkem 215 399 nepracujících žáků a studentů, tedy 23,1 % žáků a studentů se zjištěným dopravním prostředkem. Podíl žáků a studentů vyjíždějících do školy autobusem se na úrovni krajů pohyboval od 1,7 % v Praze do 37,5 % na Vysočině. Na úrovni SO ORP měly nejvyšší podíl žáků a studentů vyjíždějících do školy autobusem Konice v Olomouckém kraji (55,6 % žáků a studentů se zjištěným dopravním prostředkem). Vysoký podíl vykazoval také Vítkov v Moravskoslezském kraji (55,3 %), Dačice v Jihočeském kraji (53,6 %) a Luhačovice ve Zlínském kraji (52,1 %). Naopak nejnižší podíl nepracujících žáků a studentů vyjíždějících do školy autobusem vykazovala největší města. V SO ORP Brno vyjíždělo do školy autobusem pouze 1,6 % žáků a studentů se zjištěným dopravním prostředkem, v Praze 1,7 % žáků a studentů a v Ostravě 3,9 % žáků a studentů. V největších městech je autobus do velké míry nahrazen MHD, což výrazně snižuje jeho význam jako dopravního prostředku použitého pro cestu do školy. MHD také částečně nahrazuje autobus v některých SO ORP nacházejících se v bezprostřední blízkosti největších měst. Příkladem je SO ORP Lysá nad Labem v blízkosti Prahy, kde autobusem do školy vyjíždělo 12,0 % žáků a studentů nebo SO ORP Říčany, kde autobusem do školy vyjíždělo 12,9 % žáků a studentů se zjištěným dopravním prostředkem.

Naopak vyšší podíl žáků a studentů využívajících k cestě do školy autobus lze očekávat v SO ORP s roztržitěnou sídelní strukturou a vyšším podílem menších obcí, které se nenachází v bezprostřední blízkosti velkých měst a v dosahu jejich MHD.

Mapa 15 Podíl osob využívajících MHD k cestě do školy z celkového počtu osob se zjištěným dopravním prostředkem podle SO ORP



MHD využívalo při cestě do školy celkem 192 188 nepracujících žáků a studentů, tedy 20,6 % žáků a studentů se zjištěným dopravním prostředkem. Na úrovni krajů měla nejvyšší podíl žáků a studentů využívajících k cestě do školy MHD Praha (51,4 % žáků a studentů se zjištěným dopravním prostředkem). Naopak na Vysočině využívalo MHD k cestě do školy pouze 7,2 % žáků a studentů se zjištěným dopravním prostředkem. Na úrovni SO ORP měla kromě Prahy vysoký podíl žáků a studentů využívajících k cestě do školy MHD i ostatní velká města. V Brně využívalo MHD k cestě do školy 49,4 % žáků a studentů se zjištěným dopravním prostředkem, v Ostravě 46,4 % a v Plzni 40,7 %. Žáci a studenti využívající k cestě do školy MHD se silně koncentrovali v největších městech a nejbližším okolí, tedy v obcích, které jsou v dosahu MHD blízkého města. Silná koncentrace MHD do největších obcí je patrná i v grafu 9. Naopak v celé řadě SO ORP byl význam MHD jako dopravního prostředku využívaného k cestě do školy velmi nízký. Celkem 147 SO ORP mělo méně než 10 % žáků a studentů využívajících k cestě do školy MHD.

Z ostatních hlavních dopravních prostředků byl významný především automobil řízený jinou než vyjíždějí osobou a vlak. Automobil řízený jinou než vyjíždějí osobou využívalo pro cestu do školy 16,7 % žáků a studentů se zjištěným dopravním prostředkem. Nejvýznamnější byl tento dopravní prostředek ve Středočeském kraji, kde automobil řízený jinou než vyjíždějí osobou využívala téměř čtvrtina žáků a studentů se zjištěným dopravním prostředkem. Naopak v Praze automobil využívalo pouze 10,2 % žáků a studentů se zjištěným dopravním prostředkem. Vlak pro cestu do školy využívalo 9,6 % žáků a studentů se zjištěným dopravním prostředkem. Nejvyužívanější byl vlak v Pardubickém kraji, kde ho pro cestu do školy využívalo 14,1 % žáků a studentů se zjištěným dopravním prostředkem. Naopak v Praze vlak pro cestu do školy využívalo pouze 1,7 % žáků a studentů se zjištěným dopravním prostředkem.

Tab. 27 Vybrané hlavní dopravní prostředky využitě k cestě do školy podle krajů

Území	Vyjíždějí do školy se zjištěným dopravním prostředkem	Automobil, spolujezdec		Vlak	
		abs.	rel. (%)	abs.	rel. (%)
Česká republika	931 712	155 409	16,68	89 033	9,56
Hlavní město Praha	109 066	11 073	10,15	1 826	1,67
Středočeský kraj	139 108	34 462	24,77	15 479	11,13
Jihočeský kraj	56 408	10 954	19,42	5 091	9,03
Plzeňský kraj	49 614	10 161	20,48	5 424	10,93
Karlovarský kraj	20 534	4 240	20,65	2 233	10,87
Ústecký kraj	60 288	11 359	18,84	6 877	11,41
Liberecký kraj	36 924	6 800	18,42	3 139	8,50
Královéhradecký kraj	48 227	8 447	17,52	5 998	12,44
Pardubický kraj	47 907	8 107	16,92	6 774	14,14
Kraj Vysočina	47 169	8 227	17,44	4 248	9,01
Jihomoravský kraj	108 676	12 860	11,83	9 799	9,02
Olomoucký kraj	56 817	7 959	14,01	7 452	13,12
Zlínský kraj	50 962	6 844	13,43	5 177	10,16
Moravskoslezský kraj	100 012	13 916	13,91	9 516	9,51



5. Dojížd'kové proudy do zaměstnání a školy

Při výpočtu dojížd'kových proudů se berou v úvahu pouze osoby, které vyjíždí do zaměstnání nebo školy mimo obec obvyklého pobytu v rámci Česka. Osoby vyjíždějící v rámci obce obvyklého pobytu a osoby vyjíždějící do zahraničí nejsou ve výpočtech zahrnuty. Ve Sčítání 2021 mimo obec obvyklého pobytu vyjíždělo v rámci Česka celkem 2 029 425 osob do zaměstnání a 551 992 osob do školy. Kapitola je rozdělena na dvě části. První část se věnuje dojíždce do zaměstnání a druhá část se věnuje dojíždce do školy.

5.1 Dojížd'ka do zaměstnání

Největším centrem dojížd'ky za prací byla v roce 2021 Praha, kam za prací dojíždělo více než 225 tisíc osob, tedy 11,1 % celkové mimoobecní vyjížd'ky v rámci Česka. Druhým největším centrem dojížd'ky bylo Brno, kam za prací dojíždělo více než 90 tisíc osob. Do Ostravy dojíždělo za prací 60 tisíc osob a do Plzně 37 tisíc osob. Mezi největší centra dojížd'ky za prací patřila většina krajských měst, ale i některá významná okresní města. Nejvýznamnějším okresním městem z hlediska počtu dojíždějících osob za prací byla Mladá Boleslav. Do Mladé Boleslavi za prací dojíždělo více než 30 tisíc osob. Mladá Boleslav představuje významnou koncentraci pracovních příležitostí ve Středočeském kraji, která souvisí především s automobilovým průmyslem. Mezi další okresní města s vyšším počtem osob dojíždějících do práce patřila především Opava a Kladno. S výjimkou Kladna měla všechna největší centra dojížd'ky kladné saldo dojížd'ky. Kladno mělo záporné saldo, kdy na 100 vyjíždějících osob připadalo pouze 88 dojíždějících osob. Záporné saldo je v případě Kladna způsobené především blízkostí Prahy, která představuje velmi významnou koncentraci pracovních příležitostí. Dojížd'kový proud směřující z Kladna do Prahy byl nejsilnějším dojížd'kovým proudem (viz tab. 29). Nejvyšší saldo dojížd'ky měla Mladá Boleslav, kde na 100 vyjíždějících připadalo 777 dojíždějících osob. V Jihlavě připadalo na 100 vyjíždějících 607 dojíždějících osob a v Praze připadalo na 100 vyjíždějících 500 dojíždějících osob.

Tab. 28 Největší centra dojížd'ky do zaměstnání

Název obce	Dojíždějící do zaměstnání	Počet dojíždějících na 100 vyjíždějících
Praha	225 320	499,9
Brno	91 069	493,0
Ostrava	60 351	404,1
Plzeň	37 639	283,4
Olomouc	31 479	336,8
Mladá Boleslav	31 225	776,9
České Budějovice	28 877	448,5
Hradec Králové	25 675	399,5
Pardubice	23 074	269,4
Liberec	18 015	224,9
Jihlava	17 849	607,3
Zlín	17 770	232,3
Opava	14 456	285,8
Ústí nad Labem	13 264	159,6
Kladno	12 308	88,1

Nejsilnější dojíždkový proud do zaměstnání směřoval z Kladna do Prahy a zahrnoval téměř 9 tisíc osob. Kladno patřilo mezi města s nejvyšším absolutním počtem dojíždějících osob (viz tab. 29), ale mělo záporné saldo dojíždky, které bylo do značné míry ovlivněno právě velmi významnou vyjíždkou za prací do Prahy. Mezi početně velmi významné patřily i další dojíždkové proudy směřující do Prahy. Z Brandýsa nad Labem-Staré Boleslavi a z Říčan dojíždělo za prací do Prahy více než 3 tisíce osob. Významná byla i dojíždka z Hostivice a z Berouna do Prahy. Početně druhým nejvýznamnějším dojíždkovým proudem byl proud směřující z Havířova do Ostravy, který zahrnoval více než 7 tisíc osob. Přibližně 3 tisíce osob dojíždělo do Ostravy také z Frýdku-Místku a Hlučína. Téměř všechny nejvýznamnější dojíždkové proudy do zaměstnání uvedené v tabulce 30 lze popsat jako proudy směřující do blízkého regionálního centra. Jedinou výjimku představuje dojíždkový proud z Brna do Modřic, kde se jedná o opačný směr dojíždky. Tedy o dojíždku z velkého regionálního centra do mnohem menší obce v blízkém okolí. Modřice jsou obec v bezprostředním okolí Brna, kde vlivem komerční suburbanizace vzniklo značné množství pracovních příležitostí, a kam za prací dojíždí téměř 4 tisíce obyvatel s obvyklým pobytem v Brně. Podíl osob dojíždějících do zaměstnání denně se v jednotlivých nejvýznamnějších proudech pohyboval v rozmezí od 50 % do 80 %. Nejvyšší podíl osob dojíždějících denně vykazoval proud směřující z Hlučína do Ostravy (78,2 %). Vysoký podíl dojíždějících denně byl i v případě dojíždky z Havířova do Ostravy (76,6 %). Naopak nejnižší podíl denní dojíždky vykazoval proud směřující z Říčan do Prahy (55,2 %). Obecně všechny proudy v tab. 30, jejichž cílovou destinací byla Praha, vykazovaly nižší podíl denní dojíždky.

Tab. 29 Největší dojíždkové proudy do zaměstnání

Z obce	Do obce	Velikost proudu (počet osob)	Počet osob dojíždějících denně	Podíl denní dojíždky
Kladno	Praha	8 829	5 097	57,73
Havířov	Ostrava	7 321	5 604	76,55
Brno	Modřice	3 891	2 872	73,81
Brandýs nad Labem - Stará Boleslav	Praha	3 326	2 030	61,03
Říčany	Praha	3 289	1 815	55,18
Jablonec nad Nisou	Liberec	3 241	2 406	74,24
Frýdek - Místek	Ostrava	3 192	2 281	71,46
Hlučín	Ostrava	2 949	2 306	78,20
Hostivice	Praha	2 890	1 702	58,89
Beroun	Praha	2 877	1 655	57,53

Dojíždku do zaměstnání charakterizuje velké množství malých proudů s 1 až 9 osobami, jejichž podíl na celkovém počtu osob je ale velmi omezený. Téměř 200 000 dojíždkových proudů (88 % celkového počtu dojíždkových proudů) mělo objem 1 až 9 osob, ale tyto proudy zahrnují pouze 19,6 % celkového počtu dojíždějících osob. Naopak dojíždkových proudů s alespoň 100 osobami bylo pouze 3 445, tedy méně než 2 % celkového počtu dojíždkových proudů, ale tyto největší proudy zahrnovaly téměř polovinu všech dojíždějících osob. U nejmenších proudů s 1 až 9 osobami a u největších proudů s alespoň 500 osobami pozorujeme mírně nižší podíl denní dojíždky, kdy u těchto proudů denní dojíždka dosahovala 69 %. U ostatních velikostních skupin proudů se podíl denní dojíždky pohyboval kolem 75 %.



Tab. 30 Velikostní skupiny dojíždkových proudů do zaměstnání

Dojíždějící do zaměstnání	Velikostní skupina proudu vyjíždějících (počet osob)						
	celkem	1 - 9	10 - 19	20 - 49	50 - 99	100 - 499	500 a více
Počet proudů	221 720	195 209	11 398	8 275	3 393	3 056	389
Počet osob	2 029 425	397 196	153 197	252 897	235 804	600 620	389 711
Podíl osob (%)	100,0	19,6	7,5	12,5	11,6	29,6	19,2
Počet osob dojíždějících denně	1 471 879	275 232	114 034	190 109	177 435	445 146	269 923
Podíl denní dojíždky v rámci velikostní skupiny proudu (%)	72,5	69,3	74,4	75,2	75,3	74,1	69,3

5.2 Dojíždka do školy

Největším centrem dojíždky do školy byla Praha, kam dojíždělo téměř 55 tisíc žáků a studentů, což představuje 9,9 % celkového objemu mimoobecní vyjíždky do školy v rámci Česka. Druhým největším centrem bylo Brno, kam do školy dojíždělo téměř 33 tisíc žáků a studentů, což představuje 6,0 % celkového objemu mimoobecní vyjíždky do školy v rámci Česka. Ostatní centra dojíždky do školy jsou z hlediska absolutního počtu dojíždějících žáků a studentů méně významná. Pozice Prahy a Brna jako největších center dojíždky do školy byla značně dominantní. Mezi obce s nejvyšším počtem osob dojíždějících do školy, které jsou uvedeny v tab. 32 patří především krajská města, ale i několik významných okresních měst (Mladá Boleslav, Kladno a Opava). Všechna největší centra školské dojíždky v tab. 32 měla výrazně kladné saldo dojíždky. Nejvyšší saldo dojíždky mělo Brno, kde na 100 vyjíždějících připadalo 1570 dojíždějících. V Plzni na 100 vyjíždějících připadalo 1 079 dojíždějících a v Praze na 100 vyjíždějících připadalo 1 023 dojíždějících.

Tab. 31 Největší centra dojíždky do školy

Název obce	Dojíždějící do školy	Počet dojíždějících na 100 vyjíždějících
Praha	54 564	1023,1
Brno	32 992	1570,3
Plzeň	14 387	1079,3
Olomouc	14 017	831,9
Ostrava	13 223	462,5
České Budějovice	12 372	937,3
Hradec Králové	10 128	756,4
Pardubice	8 350	489,2
Liberec	6 258	410,4
Zlín	6 009	398,2
Ústí nad Labem	5 191	338,8
Mladá Boleslav	4 934	648,4
Jihlava	4 868	691,5
Kladno	4 763	362,8
Opava	4 441	370,4

Vzhledem k výrazně nižšímu objemu mimoobecní školské vyjíždky v porovnání s mimoobecní vyjíždkou do zaměstnání byly největší dojíždkové proudy do školy výrazně menší než v případě

dojíždky do zaměstnání. Nejsilnější dojíždkový proud do školy směřoval z Jesenice do Prahy a zahrnoval 994 nepracujících žáků a studentů. Druhý nejsilnější proud zahrnoval celkem 852 nepracujících žáků a studentů a jednalo se o dojíždku z Roztok do Prahy. U nejsilnějších dojíždkových proudů byla Praha velmi často cílovou destinací (viz tab. 32), což je v souladu s jejím dominantním postavením jako největšího centra školské dojíždky (viz tab. 31). Nejsilnější dojíždkový proud, jehož cílovou destinací nebyla Praha, směřoval z Jablonce nad Nisou do Liberce a zahrnoval 744 nepracujících žáků a studentů. Všechny nejsilnější proudy uvedené v tab. 32 lze charakterizovat jako dojíždku do významného regionálního centra. Podíl denní dojíždky se u jednotlivých nejsilnějších proudů pohyboval od 54,5 % do 81,9 %. Nejvyšší byl v případě dojíždkového proudu směřujícího ze Zdib do Prahy a nejnižší v případě dojíždkového proudu směřujícího z Havířova do Ostravy.

Tab. 32 Největší dojíždkové proudy do školy

Z obce	Do obce	Velikost proudu (počet osob)	Počet osob dojíždějících denně	Podíl denní dojíždky
Jesenice	Praha	994	767	77,16
Roztoky	Praha	852	669	78,52
Kladno	Praha	786	449	57,12
Jablonec nad Nisou	Liberec	744	563	75,67
Říčany	Praha	707	503	71,15
Zdiby	Praha	678	555	81,86
Havířov	Ostrava	655	357	54,50
Kuřim	Brno	597	441	73,87
Hostivice	Praha	595	469	78,82
Jirkov	Chomutov	577	411	71,23

Dojíždku do školy, podobně jako dojíždku do zaměstnání, charakterizuje velké množství menších proudů, které ale měly na rozdíl od dojíždky do zaměstnání mírně vyšší podíl na celkovém počtu dojíždějících osob. Dojíždkové proudy o objemu 1 až 9 osob tvořily 85 % všech dojíždkových proudů, ale zahrnovaly pouze čtvrtinu celkového počtu dojíždějících osob. Nejsilnější dojíždkové proudy s alespoň 100 osobami tvořily méně než 1 % všech dojíždkových proudů a zahrnovaly pětinu celkového počtu dojíždějících osob. Podíl denní dojíždky byl nejnižší v případě nejmenších proudů s 1 až 9 osobami, kde dosahoval pouze 54 %. U ostatních velikostních skupin dojíždkových proudů byl podíl denní dojíždky výrazně vyšší a pohyboval se většinou mezi 70 a 75 %.

Tab. 33 Velikostní skupiny dojíždkových proudů do školy

Dojíždějící do zaměstnání	Velikostní skupina proudu vyjíždějících (počet osob)						
	celkem	1 - 9	10 - 19	20 - 49	50 - 99	100 - 499	500 a více
Počet proudů	74 759	63 199	5 187	4 349	1 382	629	13
Počet osob	551 992	139 823	70 859	132 896	92 632	106 924	8 858
Podíl osob (%)	100,00	25,33	12,84	24,08	16,78	19,37	1,60
Počet dojíždějících denně	377 086	75 400	50 496	100 372	70 457	74 067	6 294
Podíl denní dojíždky v rámci velikostní skupiny proudu (%)	68,31	53,93	71,26	75,53	76,06	69,27	71,05



6. Závěr

Více než 70 % zaměstnaných osob se zjištěným místem pracoviště vyjíždělo do zaměstnání mimo adresu obvyklého pobytu. Nejčastěji zaměstnané osoby vyjížděly na jinou adresu v rámci obce nebo do jiné obce v rámci okresu. Přibližně pětina zaměstnaných osob se zjištěným místem pracoviště pracovala na adrese obvyklého pobytu.

Ve výsledcích byla patrná vyšší mobilita za prací v případě osob mužského pohlaví. Muži představovali 60 % osob vyjíždějících do jiného kraje a 72 % osob vyjíždějících do zahraničí. Kombinace věku a místa pracoviště poukazuje na sníženou mobilitu za prací u osob v nejstarších věkových kategoriích. Osoby ve věku 65 let a více představovaly jedinou věkovou kategorii, kde vnitroobecní vyjíždka převažovala nad vyjíždkou mimoobecní.

V rámci obce vyjíždí především obyvatelé největších obcí, kdy téměř polovinu osob vyjíždějících do práce v rámci obce tvořili obyvatelé největších obcí s alespoň 100 000 obyvateli. Naopak obyvatelé nejmenších obcí velmi často vyjížděli do jiné obce v rámci okresu, když 54 % osob vyjíždějících do jiné obce v rámci okresu představovali obyvatelé obcí s méně než 2 000 obyvateli.

Téměř všichni nepracující žáci a studenti se zjištěným místem školy vyjížděli do školy mimo adresu obvyklého pobytu. Nejčastěji žáci a studenti vyjížděli do školy v rámci obce obvyklého pobytu (61 % vyjíždějících). Do jiné obce v rámci okresu vyjíždělo 22 % vyjíždějících žáků a studentů.

U nejmladších žáků ve věku od 6 do 14 let výrazně převažuje vyjíždka v rámci obce nebo do jiné obce v rámci okresu. U starších žáků naopak stoupá význam vyjíždky na delší vzdálenosti. U nejstarších žáků ve věku 20 až 25 let výrazně převažovala vyjíždka do jiného okresu nebo do jiného kraje.

Nejvíce osob (76,3 % se zjištěnou frekvencí vyjíždky) vyjíždělo do zaměstnání pětikrát týdně nebo častěji. Jedenkrát až čtyřikrát týdně do zaměstnání vyjíždělo 17,5 % osob se zjištěnou frekvencí vyjíždky. Ostatní typy frekvence vyjíždky do zaměstnání byly méně významné.

Osoby vyjíždějící do zaměstnání na delší vzdálenosti častěji volí jinou než denní formu vyjíždky. Denní vyjíždka měla nejvyšší podíl osob vyjíždějících v rámci obce nebo v rámci okresu (76 %). U ostatních typů frekvence vyjíždky do zaměstnání pozorujeme snižování tohoto podílu. U osob vyjíždějících méně než jedenkrát týdně dosahoval podíl osob vyjíždějících v rámci obce nebo v rámci okresu pouze 40 %.

V případě nepracujících žáků a studentů byla nejčastější denní vyjíždka, kterou vykázalo 86,9 % žáků a studentů se zjištěnou frekvencí vyjíždky. Jedenkrát až čtyřikrát týdně vyjíždělo do školy 7,8 % žáků a studentů se zjištěnou frekvencí vyjíždky.

Věková struktura ukazuje, že starší žáci a studenti mnohem častěji uváděli jinou než denní formu vyjíždky do školy. Zatímco 63 % osob vyjíždějících pětikrát týdně nebo častěji představovali nejmladší žáci a studenti ve věku 6 až 14 let, v případě vyjíždky jedenkrát až čtyřikrát týdně nejmladší žáci a studenti představovali pouze 5 %. Naopak nejstarší žáci a studenti ve věku 20 až 25 let představovali 61 % osob vyjíždějících jedenkrát až čtyřikrát týdně.

Podobně jako v případě frekvence vyjíždky do zaměstnání i v případě frekvence vyjíždky do školy osoby vyjíždějící na delší vzdálenosti častěji volily jinou než denní formu vyjíždky. Osoby vyjíždějící do školy v rámci obce nebo do jiné obce v rámci okresu představovaly 83 % osob vyjíždějících do školy pětikrát týdně a častěji. U ostatních kategorií frekvence vyjíždky byl podíl osob vyjíždějících v rámci obce nebo do jiné obce v rámci okresu podstatně nižší. Naopak se zvyšuje podíl osob vyjíždějících do jiného kraje nebo do zahraničí. Osoby vyjíždějící do jiného kraje nebo do zahraničí představovaly 46 % vyjíždějících jedenkrát až čtyřikrát týdně a 64 % vyjíždějících méně než jedenkrát týdně.

Nejčastěji využívaným hlavním dopravním prostředkem pro cestu do zaměstnání byl automobil řízený vyjíždějí osobou. Postavení tohoto dopravního prostředku bylo značně dominantní, kdy automobil pro cestu do zaměstnání využívala více než polovina osob se zjištěným dopravním prostředkem.

Pěšky do práce chodí především osoby s místem pracoviště v rámci obce. Pouze 6 % osob, které do zaměstnání chodily pěšky, nemělo místo pracoviště v rámci obce. MHD byla také využívána především pro cesty v rámci obce. V rámci obce vyjíždělo do zaměstnání 82 % osob využívajících MHD. Autobus byl nejčastěji využíván pro cesty do jiné obce v rámci okresu.

Na rozdíl od hlavního dopravního prostředku využitého pro cestu do zaměstnání není v případě cesty do školy možné určit jeden dominantní hlavní dopravní prostředek. Mezi nejvyužívanější hlavní dopravní prostředky pro cestu do školy patřil především autobus, MHD, chůze a automobil řízený jinou než vyjíždějí osobou.

Největším centrem dojíždky do zaměstnání byla Praha, kam dojíždělo za prací více než 220 000 osob, což představuje 11 % celkové mimoobecní vyjíždky v rámci Česka. Do Brna za prací dojíždělo více než 90 tisíc osob a do Ostravy 60 tisíc osob. Tyto velká centra dojíždky do zaměstnání měla i výrazně kladné saldo dojíždky. V Praze na 100 vyjíždějí osob připadalo 500 dojíždějí.

Největším centrem dojíždky do školy byla opět Praha, kam do školy dojíždělo více než 50 tisíc nepracujících žáků a studentů, což představuje 10 % celkové mimoobecní vyjíždky v rámci Česka. Do Brna dojíždělo 33 tisíc žáků a studentů, což představuje 6 % celkového objemu mimoobecní vyjíždky. Praha i Brno měly výrazně kladné saldo dojíždky. V Praze na 100 vyjíždějí žáků a studentů připadalo 1 023 dojíždějí. V Brně na 100 vyjíždějí žáků a studentů připadalo 1 570 dojíždějí.

