

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie

Bc. Dan HORALÍK

**ANALÝZA DOJÍŽDKY DO OLOMOUCE PODLE STRUKTUR
OBYVATELSTVA**

Diplomová práce

Vedoucí práce: Doc. RNDr. Marián Halás, Ph.D.

Olomouc 2016

Bibliografický záznam

Autor (osobní číslo): Bc. Dan Horalík (R130118)

Studijní obor: Regionální geografie

Název práce: Analýza dojížděky do Olomouce podle struktur obyvatelstva

Title of thesis: Analysis of commuting to Olomouc based on structure of commuters

Vedoucí práce: Doc. RNDr. Marián Halás, Ph.D.

Rozsah práce: 206 stran, 1 vázaná příloha

Abstrakt: Práce analyzuje dojížděku do Olomouce pro jednotlivé struktury obyvatelstva podle sčítání lidu z roku 2011. Předmětem analýzy je dojížděkové zázemí celkové a denní dojížděky do zaměstnání a celkové a denní dojížděky do škol, a také dojížděkové zázemí jednotlivých struktur obyvatelstva. V rámci dojížděky do zaměstnání se jedná o strukturu podle pohlaví, věku, dosaženého vzdělání a ekonomického odvětví zaměstnání. V rámci dojížděky do škol se jedná o strukturu podle věku. Pro jednotlivé obce je počet dojíždějících do Olomouce z určité struktury vztažen k celkovému počtu zaměstnaných nebo do školy chodících osob ze stejné struktury bydlících obcí. Tyto podíly jsou znázorněny v kartogramech v předvolených intervalech, a také v grafech, kde jsou vztaženy ke vzdálenosti obce od Olomouce. Výsledky jsou pro každou strukturu dále analyzovány a interpretovány.

Klíčová slova: dojížděka, dojížděkové zázemí, Olomouc, struktury obyvatelstva

Abstract: The thesis analyzes the commute to Olomouc for individual population structures, based on the 2011 census. The object of the analysis is the commuting ring of the overall and daily commute to work and the overall and daily commute to schools, as well as the commuting rings of particular population structures. As for the commute to work, these include the structures by sex, age, achieved education level and economic branch of the job. As for the commute to schools, this includes the structure by age. For individual municipalities, the amount of commuters to Olomouc from particular structure is related to the total amount of employed or school attending persons from the same structure living in the municipality. These rates are displayed both in choropleth maps within preset intervals, and in graphs, where they are linked to the distance from the municipality to Olomouc. The results for each structure are further analyzed and interpreted.

Keywords: commute, commute ring, commuter belt, Olomouc, population structure

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracoval samostatně pod vedením doc. RNDr.
Mariána Haláse, Ph.D. a uvedl jsem veškeré použité zdroje.

V Olomouci dne 10. dubna 2016

.....

Děkuji doc. RNDr. Mariánu Halásovi, Ph.D. za všestrannou pomoc a cenné rady při vedení diplomové práce.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Akademický rok: 2013/2014

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Dan HORALÍK**
Osobní číslo: **R130118**
Studijní program: **N1301 Geografie**
Studijní obor: **Regionální geografie**
Název tématu: **Analýza dojíždky do Olomouce podle struktur obyvatelstva**
Zadávací katedra: **Katedra geografie**

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

Cílem diplomové práce je hodnocení nodálních interakcí a vazeb směřujících do Olomouce, konkrétně dojíždkového zázemí Olomouce podle dat ze sčítání lidu 2011, a to na základě analýzy celkové dojíždky do zaměstnání a do škol i na základě parciálních analýz dojíždky jednotlivých skupin obyvatelstva (dojíždka muži vs. ženy, podle věkové struktury dojíždějících, podle vzdělanostní struktury dojíždějících apod.).

Součástí práce budou některé z těchto analýz: vymezení dojíždkového zázemí Olomouce podle dojíždky do zaměstnání a do škol, vymezení dojíždkového zázemí Olomouce pro jednotlivé skupiny obyvatelstva, konstrukce funkce vzdálenosti pro dojíždku do Olomouce obecně, resp. zvláště pro jednotlivé skupiny obyvatelstva, hodnocení příčin a souvislostí určujících rozdíly v dojíždce pro jednotlivé skupiny obyvatelstva.

Rozsah grafických prací: **Podle potřeb zadání**
Rozsah pracovní zprávy: **20 000 - 24 000 slov**
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**
Seznam odborné literatury:

- Halás, M., Klapka, P. 2012. Distance decay function and its application in the territory of the Czech Republic. *Acta Universitatis Palackianae Olomucensis - Geographica* 43 (1), 57-60.
- Halás, M., Roubínek, P., Kladivo, P. 2012. Urbánní a suburbánní prostor Olomouce: teoretické přístupy, vymezení, typologie. *Geografický časopis / Geographical Journal* 64 (4), 289-310.
- Hampl, M. 2005. Geografická organizace společnosti v České republice: transformační procesy a jejich obecný kontext. Praha, Univerzita Karlova.
- Ježek, J. 2001. Vybrané kapitoly z geografického výzkumu měst. Plzeň, ZČU.
- Klusáček, P., Martinát, S., Matznetter, W., Wisbauer, A. 2009. Urban development in selected Czech and Austrian city regions. *Acta Universitatis Palackianae Olomucensis - Geographica*, 40 (2), 27-57.
- Posová, D., Sýkora, L. 2011. Urbanizace a suburbanizace v městských regionech Prahy a Vídně: strukturální rozdíly v podmínkách odlišných politicko-ekonomických režimů. *Geografie* 116 (3), 276-299.
- Sýkora, L., Posová, D. 2011. Formy urbanizace: kritické zhodnocení modelu stadií vývoje měst a návrh alternativní metody klasifikace forem urbanizace. *Geografie* 116 (1), 1-22.
- Toušek, V., Kunc, J., Vystoupil, J. (eds.) 2008. *Ekonomická a sociální geografie*. Plzeň, Aleš Čeněk.
- další publikace k dojížděkovému zázemí větších měst od českých geografů (Čekal, Krejčí, Toušek)
 - další BP a DP z Katedry geografie UPOL

Vedoucí diplomové práce: **Doc. RNDr. Marián Halás, Ph.D.**
Katedra geografie

Datum zadání diplomové práce: **19. února 2014**
Termín odevzdání diplomové práce: **10. dubna 2015**

L.S.

Prof. RNDr. Ivo Frébort, CSc., Ph.D.
děkan

Doc. RNDr. Zdeněk Szczyrba, Ph.D.
vedoucí katedry

V Olomouci dne 19. února 2014

Obsah

1. Úvod	10
2. Cíl práce	12
3. Přehled literatury a zdrojů dat	13
3.1. Sčítání lidu, domů a bytů 2011	15
4. Teoretická východiska	16
4.1. Město, urbánní a suburbánní prostor, region	16
4.2. Dojížděkové zázemí dojížděky do zaměstnání a do škol	17
4.3. Dojížděka do zaměstnání a do škol	18
4.4. Skupiny, struktury obyvatelstva	19
5. Metodika práce	21
5.1. Vymezení území města Olomouce	21
5.2. Vymezení dojížděkového zázemí Olomouce	21
5.3. Sledované struktury obyvatelstva	22
5.4. Rozdělení dojížděky do škol	26
5.5. Sčítání lidu domů a bytů 2011	26
5.5.1. Vysvětlení pojmů užívaných v SLDB 2011	26
5.5.2. Omezení při hodnocení dat ze SLDB 2011	30
5.6. Pojmy užití v práci	31
5.7. Metodika vlastního zpracování dat ze SLBD	31
5.8. Tvorba map a grafů	32
5.9. Funkce klesající vzdálenosti	34
5.10. Práce v MS Office	34
6. Dojížděka do zaměstnání	35
6.0.1. Charakteristika Olomouce	35
6.0.2. Charakteristika dojížděkového zázemí Olomouce	36
6.1. Celková a denní dojížděka do zaměstnání do Olomouce	39
6.1.1. Celková dojížděka do zaměstnání	39
6.1.2. Denní dojížděka do zaměstnání	44
6.1.3. Hodnocení celkové a denní dojížděky do zaměstnání do Olomouce	48
6.2. Dojížděka do zaměstnání podle pohlaví	52
6.2.1. Dojížděka mužů	53
6.2.2. Dojížděka žen	56

6.2.3. Hodnocení dojížděky podle pohlaví	58
6.3. Dojížděka do zaměstnání podle věkových skupin	64
6.3.1. Dojížděka věkové skupiny 15–24 let	66
6.3.2. Dojížděka věkové skupiny 25–29 let	70
6.3.3. Dojížděka věkové skupiny 30–39 let	74
6.3.4. Dojížděka věkové skupiny 40–49 let	78
6.3.5. Dojížděka věkové skupiny 50–59 let	81
6.3.6. Dojížděka věkové skupiny 60–64 let	84
6.3.7. Dojížděka věkové skupiny 65 a více let	87
6.3.8. Hodnocení dojížděky podle věkových skupin	89
6.4. Dojížděka do zaměstnání podle dosaženého vzdělání	94
6.4.1. Dojížděka osob se základním vzděláním	96
6.4.2. Dojížděka osob se středním vzděláním bez maturity	99
6.4.3. Dojížděka osob se středním vzděláním s maturitou	102
6.4.4. Dojížděka osob s nástavbovým vzděláním	106
6.4.5. Dojížděka osob s vyšším odborným vzděláním	110
6.4.6. Dojížděka osob s vysokoškolským vzděláním	113
6.4.7. Hodnocení dojížděky podle dosaženého vzdělání	117
6.5. Dojížděka do zaměstnání podle odvětví ekonomické činnosti	122
6.5.1. Dojížděka v odvětví zemědělství, lesnictví, rybářství	125
6.5.2. Dojížděka v odvětví průmyslu	127
6.5.3. Dojížděka v odvětví stavebnictví	130
6.5.4. Dojížděka v odvětví velkoobchodu, maloobchodu a oprav motorových vozidel	133
6.5.5. Dojížděka v odvětví dopravy a skladování	136
6.5.6. Dojížděka v odvětví vzdělávání	139
6.5.7. Dojížděka v odvětví zdravotnictví a sociální péče	142
6.5.8. Hodnocení dojížděky podle odvětví ekonomické činnosti	145
7. Dojížděka do škol	149
7.0.1. Charakteristika Olomouce	149
7.0.2. Charakteristika dojížděkového zázemí Olomouce	150
7.1. Celková a denní dojížděka do škol	153
7.1.1. Celková dojížděka do škol	153
7.1.2. Denní dojížděka do škol	159

7.1.3. Hodnocení celkové a denní dojíždky do škol	163
7.2. Dojíždka do škol podle věku	167
7.2.1. Dojíždka do škol věkové skupiny 6–14 let	167
7.2.2. Dojíždka do škol věkové skupiny 15 a více let	171
7.2.3. Hodnocení dojíždky do škol podle věku	176
8. Závěr	179
9. Summary	181
10. Seznam použitých zdrojů	182
10.1. Abecední seznam zdrojů	187
11. Seznam tabulek	191
12. Seznam obrázků	198
13. Seznam příloh	203

1. Úvod

Dojíždka za prací a s ní související problematika dojíždkového zázemí je jedním z charakteristických projevů moderní doby. Jedná se o hlavní a pravděpodobně nejdůležitější projev nodální interakce jádra a jeho zázemí. Proto je například dojíždka za prací pravidelně zjišťována ve sčítáních lidu a jsou na ní založeny sociogeografické regionalizace území. Data o dojíždce za prací jsou tedy velmi cenná z hlediska jejich vypovídací hodnoty o reálných prostorových vztazích zázemí vzhledem k centru dojíždky. Olomouc se v rámci sídelní hierarchie České republiky nachází spolu s dalšími deseti krajskými městy na pozici mezoregionálního centra. Analýza dojíždky do Olomouce nám tedy může dát i určitou obecnou představu o dojíždce na úrovni ostatních mezoregionů.

Data ze sčítání lidu nám umožňují provést analýzu dojíždkového zázemí do zaměstnání podle určitých zvolených znaků, které nám charakterizují vybrané skupiny obyvatel. Zvolenými znaky pro dojíždku do zaměstnání jsou periodičita dojíždky, pohlaví, věková kategorie, stupeň dosaženého vzdělání a také ekonomické odvětví zaměstnání dojíždějících. Dojíždku těchto dílčích struktur je možno analyzovat vyhodnocením dojíždkového zázemí pro zvolené město. Další oblastí, kterou je možné zkoumat podle určitých dostupných znaků je dojíždka do škol. Zde je možné provést analýzu dojíždkového zázemí Olomouce podle věku žáků a studentů a také podle periodicity dojíždky. Výsledky analýzy se netýkají jednotlivých škol, protože pro zjišťování dojíždkového zázemí se používá agregovaných dat pro všechny školy v obci.

Zajímavá je otázka využitelnosti výsledků těchto analýz. Analýzy dojíždkového zázemí do zaměstnání u jednotlivých struktur obyvatel mohou být užitečné jak pro potřeby plánování, tak pro přehled o vztazích v území, a využívat je může jak veřejný, tak i soukromý sektor. Výstupy těchto studií mohou být nápomocny například při plánování dopravních spojů a dopravní infrastruktury, při zjišťování údajů o zaměstnanosti a trhu práce, při možnostech jeho pozitivního ovlivňování a v neposlední řadě například pro analýzu vhodné lokalizace různých ekonomických činností a pracovních míst. V případě využitelnosti výsledků analýzy dojíždkového zázemí do škol podle struktur obyvatelstva mohou být tyto výsledky nápomocné při plánování dopravních

spojů, dopravní infrastruktury, eventuálně při plánování rozvoje v oblasti školství.

V dostupné literatuře jsem nenalezl jinou geografickou práci, která by se podrobně zabývala analýzou dojížďkového zázemí měst podle jednotlivých struktur obyvatelstva.

2. Cíl práce

Cílem této práce je vyhodnotit dojížděkové zázemí Olomouce u dojížděky do zaměstnání a do škol u vybraných struktur obyvatelstva na podkladě dat ze sčítání lidu, domů a bytů (dále jen SLDB) z roku 2011. Nástrojem pro toto hodnocení bude analýza celkové dojížděky do zaměstnání a do škol a analýzy parciálních dojížděk do zaměstnání a do škol u jednotlivých struktur obyvatelstva.

U dojížděky do zaměstnání bude zkoumána periodicitu dojížděky a dojížděkové zázemí pro struktury obyvatelstva dělené podle pohlaví, podle věku, podle stupně dosaženého vzdělání a podle odvětví ekonomické činnosti.

Při hodnocení dojížděky do škol bude zkoumána dojížděka podle periodicity, tedy denní a celková dojížděka, a dojížděka do škol podle věku.

Pro vybrané analyzované skupiny dojížděky do zaměstnání a dojížděky do škol bude sestavena funkce vzdálenosti pro dojížděku do Olomouce.

Cílem práce je zhodnotit příčiny a souvislosti, které mají vliv na rozdíly ve velikosti a charakteristice dojížděkového zázemí Olomouce pro jednotlivé skupiny a podskupiny obyvatel.

3. Přehled literatury a zdrojů dat

Problematikou dojížděkového zázemí se v českém prostředí zabývá řada geografů. Tento směr problematiky patří k jednomu z hlavních proudů geografického výzkumu a vzhledem k charakteru současné populace se dá očekávat, že si tato problematika nadále bude udržovat významné postavení v rámci oboru regionální geografie. Dojížděkou a na ní založenou regionalizací se z českých autorů zabýval jako jeden z prvních v 60. letech na Geografickém ústavu ČSAV M. Macka (1). Dlouhodobě se uvedenou problematikou zabývá především Martin Hampl, jehož publikace patří k základním v této problematice. Tento v Praze působící geograf zpracoval regionalizaci území České republiky na základě sčítání lidu z let 1970, 1980, 1991, 2001 a 2011. Nejdůležitějším faktorem pro tvorbu regionalizace byla právě dojížděka za prací (2, 3, 4, 5, 6). Problematikou dopravy, geografické organizace a dostupnosti se v České republice zabývá například Marada. Lze připomenout jeho publikaci Doprava a geografická organizace společnosti v Česku, kterou napsal spolu s kolektivem. (7). Marada se také společně s Hamplem podílel na jeho zatím poslední sociogeografické regionalizaci České republiky podle sčítání z roku 2011 (6). Další prací z dopravně-geografické tematiky je například publikace Dostupnost v Česku v období 1991-2001: vztah k dojížděce do zaměstnání a do škol od Tomáše Hudečka (8). Tato kniha se zabývá dopravní dostupností v návaznosti na dojížděku podle sčítání lidu z let 1991 a 2001. Tematikou z dopravně-geografické oblasti se zabývá také Stanislav Kraft (9), který zpracoval Základy geografie dopravy, kde se zabývá i tématy jako dopravní dostupnost, mobilita, prostorové interakce a časoprostorová komprese. Informace, týkající se genderové problematiky především z ekonomického hlediska, poskytuje například publikace: Bereme ženy na palubu: Analýza zastoupení žen a mužů ve vedení veřejných firem autorského týmu: Petr Janský, Kryštof Krottil, Tomáš Pavlas (10).

Problematika dojížděkového zázemí a navazující témata se často objevují také v geografických periodikách. Urbánním a suburbánním prostorem Olomouce se zabývali Halás, Roubínek a Kladivo (11). Podrobně popisují urbánní a suburbánní prostor Olomouce z geografického a funkčního hlediska. Autoři také uvádějí různé způsoby, kterými lze vymezit město a urbánní a suburbánní prostor. Dále vymezili kompaktní část města Olomouce a rozvinuli

typologii olomouckého suburbánního zázemí podle více typů ukazatelů. Aplikovali celkem čtyři ukazatele, konkrétně časovou dostupnost Olomouce, intenzitu dojížděky do Olomouce, migrační saldo a také intenzitu bytové výstavby. Podle kombinace těchto ukazatelů rozdělili suburbánní zázemí Olomouce do jednotlivých typologií. Sýkora a Posová (12) kriticky revidují klasický model stadií vývoje měst původem od van den Berga a kol. z r. 1982. Docházejí k závěru, že model není do důsledků přesně domyšlen a že dochází ke směřování absolutních a relativních hodnot při studiu těchto stadií. Ukazují, že model má vnitřní rozpory a jednotlivá stadia vývoje měst nejsou přesně definována. V závěru tito autoři navrhnou vylepšenou metodu hodnocení a aplikují ji na vývoj městských regionů Prahy a Vídně. V časopise Demografie se Šigutová (13) zabývá konceptem a definicí obvyklého pobytu, který byl použit pro zpracování výsledků sčítání 2011. Ve všech sčítáních od roku 1961 byl pro zpracování výsledků užíván trvalý pobyt a obvyklý pobyt byl poprvé zaveden až u sčítání roku 2011 na základě mezinárodních doporučení. Autorka také ve své práci upozorňuje na rostoucí míru nefunkčnosti institutu trvalého bydliště. Halás a Klapka (14) shrnují použití funkce vzdálenosti v geografii. Aplikují ji na české prostředí a také ji demonstrují na příkladech dojížděky do zaměstnání do Brna a Olomouce. Hampl a Marada (6) sestavili nejnovější sociogeografickou regionalizaci Česka, která navazuje na Hamplovy regionalizace podle minulých sčítání. Tato regionalizace se řídí podle sčítání z roku 2011. Práce Baštové, Fňukala, Krejčího, Toneva a Touška (15) se zabývá dojížděkou do tří největších měst na Moravě a ve Slezsku, tedy do Brna, Ostravy a Olomouce. Autoři porovnávají změny, ke kterým došlo v dojížděce do těchto tří měst mezi lety 1991 a 2001. V případě Brna a Olomouce konstatují rozšíření dojížděkového zázemí oproti roku 1991. Dojížděku do Brna a její změny graficky znázorňují v mapové příloze. Autoři Klusáček, Martinát, Matznetter a Wisbauer (16) popisují vývoj vybraných městských systémů v České republice a v Rakousku. Svoji studii zakládají na modelu vývoje městských regionů od van den Berga z roku 1982. Tento model hodnotí městské regiony podle relativních a absolutních změn v populaci městského jádra a městského zázemí. Autoři vytvořili jednotnou definici městského jádra a městského zázemí pro šest měst – Prahu, Brno a Plzeň v České republice a Vídeň, Graz a Linz v Rakousku. Tato harmonizovaná data jsou dále hodnocena a porovnávána.

Práce zabývající se dojížděkou do škol nejsou ve srovnání s pracemi zabývajícími se dojížděkou do zaměstnání tak časté. Navíc se ve většině zabývají jen dojížděkou studentů vysokých škol. Například diplomová práce Pavla Kadlece (17) analyzuje dojížděkou do měst s vysokými školami. Autor v práci sleduje dojížděkovou zázemí měst s vysokými školami podle jednotlivých okresů. Analýze týkající se prostorové diferenciací studentů Univerzity Palackého se věnuje diplomová práce Libora Petráše (18). Autor analyzoval zázemí studentů univerzity podle jejich bydliště a údaje zobrazil v kartogramech podle okresů. Počet studentů Univerzity Palackého v každém okrese vztáhnul k 1 000 obyvatel ve věku 20–24 let.

Významný zdroj informací o jednotlivých skupinách obyvatel, informací o zaměstnavatelích, o charakteru regionu Olomoucka a také o počtech a typech jednotlivých škol pro mne představovaly specializované portály umístěné na webových stránkách. Velmi důležitým zdrojem jsou především webové stránky ČSÚ. Problematice zaměstnavatelů se věnují webové stránky Hospodářské komory České republiky a Agentury pro podporu podnikání a investic CzechInvest, detailnější informace o jednotlivých zaměstnavatelích jsou dostupné v on-line databázi firem HBI. Co se týká problematiky školství, jmenoval bych webovou stránku Rejstřík škol a školských zařízení na stránkách Ministerstva školství mládeže a tělovýchovy a internetové stránky <http://www.atlasskolstvi.cz>. Část informací a dat jsem doplnil z webových stránek Centra pro regionální rozvoj České republiky, z webových stránek statutárního města Olomouc a dále z webových stránek některých ministerstev České republiky (například ministerstva obrany).

3.1. Sčítání lidu, domů a bytů 2011

Tato práce je založena na údajích ze sčítání lidu, domů a bytů z roku 2011. Data ze SLDB tvořila podklad pro vypracování tabulek, map a grafů a pro další zkoumání. Rozhodující část dat o dojížděce byla poskytnuta vedoucím práce a tato data byla doplněna z DVD nosiče Českého statistického úřadu, kde byla k dispozici široká databáze výsledků ze SLDB 2011. Další data byla získána přímo webové stránky ČSÚ v záložkách: Statistiky, Vydáváme a Databáze a registry. Jednalo se především o zpracovaná data ze SLDB z roku 2011 a dále také o statistické údaje o jednotlivých skupinách obyvatelstva.

4. Teoretická východiska

4.1. Město, urbánní a suburbánní prostor, region

Pro současnou humánní geografii je výzkum měst jedním ze stěžejních témat. Vymezení města a městského prostředí se považuje za klíčovou proměnnou při hodnocení míry urbanizace (11). Posun od urbanizace k suburbanizaci je považován za jeden z nejdůležitějších doprovodných procesů transformace intraurbánních struktur v postsocialistických městech. Proběhlá společenská transformace v naší republice měla a má významné územní dopady a v důsledku tohoto procesu jsou patrné změny v charakteristice dojížděky do zaměstnání. V rámci desurbanizace se část obyvatelstva přesunuje do rezidenčních sídel mimo město a dojížděkové zázemí se tím zvětšuje (16).

Problematika vymezení měst je komplexní, složitá disciplína a existují různá kritéria pro vymezení hranice měst. S tím souvisí i vymezení suburbánního prostoru, které rovněž nemá jednotnou metodiku. K vymezení suburbánního prostoru se používají kritéria, která se mohou lišit podle účelu užití analýzy a podle potřeb zadavatele. Tato kritéria mají ale určité společné charakteristiky, které závisí na reálných procesech fungujících v prostoru. Město má rozdílné typy urbánních a suburbánních prostorů, které jsou spolu v interakci.

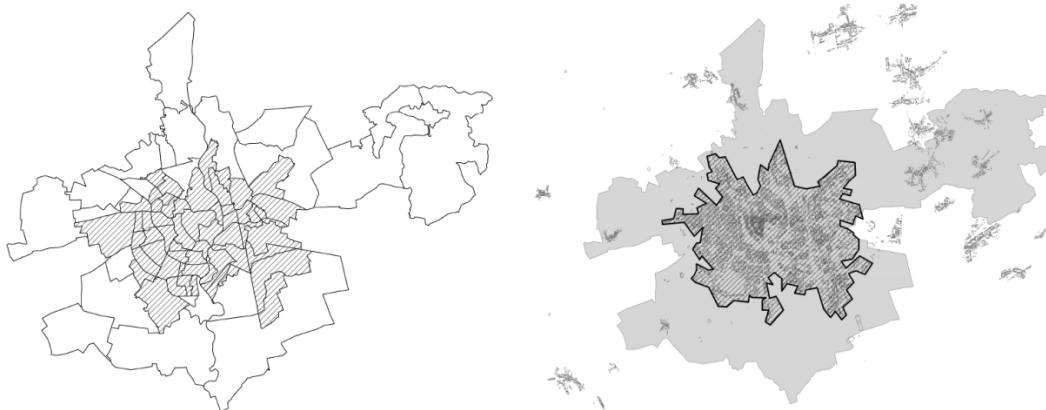
Z hlediska geografie města je možné zvolit minimálně tři základní způsoby vymezení měst. Jedná se o dělení podle

- 1) administrativního vymezení,
- 2) morfologického vymezení,
- 3) funkčního vymezení.

Administrativní typ vymezení města se nepovažuje obecně za příliš vhodný, protože ve většině případů zahrnuje i bývalé venkovské obce, které se postupem času spojily s městem, ale které mají odlišný charakter od samotného města. Pro samotnou práci bylo nutné užít způsob tohoto administrativního vymezení i s jeho chybami, protože data ze SLDB jsou koncipována právě pro tento způsob vymezení města.

Morfologické vymezení města vymezuje město jako kompaktní zastavěnou plochu. Tento způsob vymezení města je patrně nejvhodnější z hlediska reálných procesů dojížděky za prací. Výhodou tohoto systému je, že město v tomto modelu nezahrnuje bývalé venkovské obce, které jsou zástavbou

odděleny od samotného města a nemají charakter městského osídlení. Jedním ze způsobů tohoto morfologického vymezení města je vymezení prostřednictvím morfometrické analýzy, kdy se vymezí kompaktní město s pomocí vrstvy budov. Použitím uvedeného vymezení by se podstatně zmenšila plocha města, viz obr. 1. Tato centralizace, zmenšení plochy města, má následně vliv na hodnocení dojížděkového zázemí.



Obr. 1 Vymezení kompaktního města Olomouc, vlevo administrativně, vpravo pomocí GIS vrstvy budov (převzato z Halás, Roubínek, Kladivo, 2012)

Způsob funkčního vymezení města vymezuje město na základě integrity vztahů v městském systému, například dojížděkou za prací. Zpravidla se tímto způsobem vymezují aglomerace, metropolitní regiony, nebo tzv. funkční městské regiony. Funkční způsob vymezení města se liší podle zkoumaných oblastí, podle potřeby zadavatele, podle stanovení kritérií vymezujících městský a suburbánní region a podle různých autorů (vše 11).

4.2. Dojížděkové zázemí dojížděky do zaměstnání a do škol

Pojem dojížděkové zázemí je možno chápat jako území, ze kterého dojíždí do určitého centra významný podíl dojíždějících do zaměstnání nebo do škol. Dojížděkové zázemí je v geografických pracích hodnoceno nejčastěji z hlediska rozložení obcí v jednotlivých procentuálních kategoriích dojíždějících osob do centra dojížděky. Je hodnocena vzdálenost od centra a vzájemná pozice jednotlivých procentuálních kategorií. Tvar zázemí je ovlivněn řadou faktorů, z nichž důležitou úlohu hraje dopravní dostupnost. Kritéria pro stanovení

minimální meze dojížděkového zázemí nejsou pevně stanovena a mohou se lišit podle jednotlivých autorů, podle zadání a účelu práce a podle typu jednotlivých skupin obyvatel. Většinou se za dolní hranici významnosti dojížděkového zázemí stanoví podíl 10 % dojíždějících. Tento způsob užíli například autoři Baštová, Fňukal, Krejčí, Tonev a Toušek při hodnocení center dojížděky na Moravě a ve Slezsku (15), ale existují i práce s vysokým podílem 30 % pro stanovení hranice dojížděkového zázemí - například autoři Posová a Sýkora (19).

4.3. Dojížděka do zaměstnání a do škol

Dojížděka za prací a do škol je formou pohybu obyvatelstva, vedle migrace, sezonní migrace a nepravidelných dočasných pohybů obyvatelstva (20).

"Dojížděka obyvatelstva za prací je významnou složkou prostorové mobility obyvatelstva. Je podmíněna nestejným prostorovým rozmístěním ekonomicky aktivních obyvatel na straně jedné a pracovních příležitostí na straně druhé. Jedná se o významný regionální proces, který má významný podíl na formování prostorových vazeb v sídelním systému a který má v ČR trvale vysokou intenzitu. Pro regionální vědy je tento proces mimořádně cenný především proto, že je významově jednoznačný (jedno výchozí a jedno cílové místo pro každý pohyb), účastní se ho relativně velká část obyvatelstva a v posledních desetiletích je poměrně dobře a podrobně statisticky podchycen. Dojížděkou za prací většina odborníků rozumí pohyb obyvatelstva za prací přes administrativní hranici obce trvalého bydliště." (15).

Dojížděka do zaměstnání a do škol je jedním z důležitých důsledků, které vyplývají z procesu suburbanizace. Dojížděka do zaměstnání a do škol je proces, který svým rozsahem překračuje rámec samotné suburbanizace města, dojížděkové zázemí je širší, je tvořeno vzdálenějšími obcemi, nicméně týká se i samotného suburbánního prostoru měst. V rozvinuté společnosti je to jev typický. Tento jev je dán především nestejným rozmístěním pracovních příležitostí a míst bydliště obyvatel, kteří mají zájem o práci.

Pod pojmem dojížděka do zaměstnání rozumíme dojížděku z obce trvalého bydliště do obce, kde se nachází místo zaměstnání. Tato dojížděka může být i v rámci obce – v případě, že místo trvalého bydliště je u sledované osoby shodné s místem zaměstnání. (Ve zdrojových datech SLDB jsou k dispozici data

s dojížděnkou do zaměstnání mimo hranice obce a tato data jsou použita jako nosná data pro hodnocení dojížděnkového zázemí. Jedná se o vyjíždějící mimo obec.) Podle frekvence, s jakou osoba dojíždí do zaměstnání, se dále dojížděnka dělí na denní a nedenní formu dojížděnky. Obecně se dá říci, že typ denní dojížděnky naprosto převažuje. Hlavní faktory, které ovlivňují dojížděnku do zaměstnání, jsou: dopravní dostupnost (časová dostupnost závisí především na časové dostupnosti hromadné dopravy v čase dopravní špičky a na přítomnosti hlavních dopravních tahů), charakter a velikost populace v dojížděnkovém zázemí, velikost sídel a obcí v dojížděnkovém zázemí (např. počet zájemců o zaměstnání, charakter demografické struktury, stupeň vzdělanosti populace, ekonomická síla populace), počet a charakter nabídek pracovních míst v okolních obcích a v cílové obci dojížděnky, přítomnost podniků s velkým počtem pracovních míst.

Při posuzování dojížděnky do škol se řídíme analogickými metodami jako u dojížděnky do zaměstnání, týkajícími se velikosti a charakteru dojížděnkového zázemí a výpočtu podílu dojíždějících do škol. Hlavní faktory, které ovlivňují dojížděnku do škol, jsou velmi rozdílné podle věkových kategorií a podle charakteru denní a nedenní dojížděnky. Obecně lze uvést faktory vzdálenosti a dopravní dostupnosti, faktory rozmístění škol v cílovém městě dojížděnky a mimo ně a počet a charakter nabídek míst ve školách. Významnou úlohu hrají rodinné a individuální faktory studentů a žáků.

4.4. Skupiny, struktury obyvatelstva

Struktura obyvatelstva je rozdělení obyvatelstva podle určitého zvoleného znaku. Dělení na struktury obyvatelstva je důležitým ukazatelem, který se užívá při charakteristice obyvatelstva. Sledování skupin struktury obyvatel má význam pro zkoumání současného chování jednotlivých skupin obyvatel a sledování těchto znaků v čase nám umožňuje odhadnout budoucí chování skupin obyvatel. Současný stav chování skupin obyvatel tak má vztah k prognostice. Definici skupin osob je možné vytvořit na podkladě konkrétní oblasti zájmu, na podkladě zadání práce a na podkladě dostupnosti dat.

Struktury obyvatel se nejčastěji dělí do tří skupin:

1. skupina podle biologických znaků (struktura obyvatelstva podle pohlaví, věku, podle rodinného stavu, eventuálně podle zdravotního stavu a podobně).
2. skupina podle ekonomických znaků (struktura podle ekonomické aktivity, podle zaměstnání – odvětví ekonomické činnosti a podobně).
3. skupina podle kulturních znaků (struktura podle dosaženého vzdělání, podle religiozity, jazykové a národnostní skupiny a podobně) (vše 20).

5. Metodika práce

5.1. Vymezení území města Olomouce

Oblast města Olomouce je v práci vymezena pomocí administrativního dělení, protože data pro sčítání lidu vycházejí právě z administrativního dělení. Analýzy dojížděkového zázemí tak vycházejí z administrativního dělení a tyto analýzy jsou dělány s vědomím toho, že existují i výhodnější způsoby vymezení měst (viz např. 11).

Administrativní oblast je vymezena hranicemi katastru Olomouce. Toto území obsahuje historické jádro Olomouce – Olomouc-město, a řadu přilehlých částí města Olomouc, z větší části se jedná o místní části, které byly k městu administrativně přidruženy, příkladem administrativně přidružené obce může být například Svatý Kopeček.

5.2. Vymezení dojížděkového zázemí Olomouce

V práci bylo použito vymezení dojížděkového zázemí podle podílu dojíždějících do zaměstnání a škol mimo obec bydliště k celkovému počtu zaměstnaných a bydlících v obci, respektive studujících a bydlících v obci. Toto vymezení jsem použil nejprve pro určení dojížděkového zázemí pro všechny skupiny obyvatel dohromady a potom pro každou jednotlivou strukturu obyvatel, respektive studujících, zvlášť. Při analýze dojížděkového zázemí jsem tedy význam každé obce v něm určil jako podíl dvou čísel. V čitateli je počet vyjíždějících do Olomouce ve zkoumané kategorii, ve jmenovateli je celkový počet zaměstnaných/studujících osob bydlících v konkrétní obci, ať už pracují/studují přímo v hodnocené obci nebo dojíždí do jiné obce. Jako minimální hranici pro zahrnutí obce do dojížděkového zázemí Olomouce jsem stanovil kritérium: 2 %. Dojížděkové zázemí jsem rozdělil do intervalů: 2–4,9 %, 5–9,9 %, 10–19,9 %, 20–34,9 %, 35–49,9 % a hranici nad 50 % dojíždějících.

Nabízela se stupnice, která byla použita například v práci Baštové, Fňukala, Krejčího, Toneva a Touška (15). Základem této stupnice je dělení po 10 % a interval mezi 20-50 % je rozdělen na dvě části: 20–33,3 % a 33,4–50 %. Tuto stupnici jsem nepoužil, protože při ní dochází k souběžnému užití desítkové stupnice s dělením po třetinách a interval mezi 20 % a 33,3 % se velikostně liší od následného intervalu 33,4–50 %. V práci jsem použil určitou analogii této

stupnice, kdy jsem interval mezi 20–50 % rozdělil na dva shodné intervaly, každý shodně s 15 procentními body. Navíc jsem se rozhodl zobrazit i obce s podílem menším než 10 %. V tomto případě jsem pro přehlednost použil jinou barevnou škálu než pro zobrazení obcí s podílem nad 10 %. Důvod, proč jsem zvolil nižší podíl pro zobrazení obcí v dojížděkovém zázemí, byl ten, že během analýzy dat jsem zjistil, že skupina dojíždějících do zaměstnání v rozmezí do 9,9 % tvořila při dělení intervalů podle Baštové, Fňukala, Krejčího, Toneva a Touška vůbec nejpočetněji zastoupenou skupinu ze všech skupin dojíždějících a ačkoli význam Olomouce pro dojížděku z každé této jednotlivé obce nebyl velký, z hlediska celkového počtu dojíždějící představovaly tyto obce pro Olomouc významný počet dojíždějících.

Mimo zpracování údajů v mapě jsem vytvořil ve většině případů navíc tabulky se jmenovitým uvedením pěti obcí s nejvyšším podílem a počtem dojíždějících.

5.3. Sledované struktury obyvatelstva

Jako struktury obyvatel jsem v práci označil skupiny dojíždějících do zaměstnání vymezené jednak na podkladě demografických kritérií (pohlaví, věk), jednak na podkladě socioekonomických kritérií (dosažené vzdělání, zaměstnání podle odvětví ekonomické činnosti).

V případě dojížděky do škol byly jako skupiny obyvatel označeny jednak skupiny podle věku, jednak skupiny podle celkové a denní dojížděky.

Jako podskupiny – kategorie – jsem v práci označil ty dílčí skupiny dojíždějících, které se vyzemily v rámci jednotlivých analyzovaných struktur svou odlišností v rámci jednotlivé zkoumané struktury a jejichž suma tvořila danou strukturu, skupinu.

Při analýze dojížděky do zaměstnání jsem sledoval celkovou a denní dojížděku. Data o celkové i denní dojížděce byla dostupná pro souhrn všech dojíždějících. Pro analýzy dojížděky jednotlivých podskupin byla dostupná pouze data o celkové dojížděce. Výčet sledovaných skupin obyvatel je v tab. 1.

Tab. 1 Sledované struktury obyvatel dojíždějících do zaměstnání

struktura sledovaná podle pohlaví dojíždějících
struktura sledovaná podle věku dojíždějících
struktura sledovaná podle stupně dosaženého vzdělání dojíždějících
struktura sledovaná podle odvětví ekonomické činnosti dojíždějících

Část datových souborů byla u sledovaných skupin uspořádána podle jiných kritérií pro skupinu dojíždějících do zaměstnání a pro skupinu zaměstnaných bydlících v obci. Pro přehlednost uvádím, ve kterých sledovaných podskupinách byla ve výsledcích SLDB 2011 k dispozici shodná struktura dat a ve kterých sledovaných podskupinách byla k dispozici odlišně uspořádaná data pro skupiny dojíždějících do zaměstnání a pro skupiny zaměstnaných v obci.

A) Skupina dat, která měla v SLDB 2011 shodnou strukturu dat ve skupině jak dojíždějících do zaměstnání, tak i ve skupině zaměstnaných v obci.

Tab. 2 Skupina dojíždějících do zaměstnání, dělení podle pohlaví

Podskupiny podle podílu pohlaví dojíždějících
muži
ženy

B) Skupina dat, která měla v SLDB 2011 odlišnou strukturu dat u sledovaných podskupin ve skupině jak dojíždějících do zaměstnání, tak i ve skupině zaměstnaných v obci.

1) Odlišnosti v uskupení dat v SLDB 2011 ve skupinách sledovaných podle věku

Tab. 3 Rozdělení skupiny dojíždějících do zaměstnání podle věku

Věková kategorie
15–24 let
25–29 let
30–39 let
40–49 let
50–59 let
60–64 let
65–69 let
70 a více let

Tab. 4 Rozdělení skupiny zaměstnaných bydlících v obci podle věku

Věková kategorie
15–24 let
25–34 let
35–44 let
45–54 let
55–59 let
59–64 let
65 a více let

2) Odlišnosti v uskupení dat v SLDB 2011 ve skupinách sledovaných podle dosaženého vzdělání

Kategorizace stupně ukončeného vzdělání byla v SLDB 2011 provedena podle mezinárodně uznávané klasifikace vzdělání (ISCED – International Standard Classification of Education). Toto dělení bylo respektováno pro data o vyjížďce obyvatel za prací, ale nebylo plně respektováno u rozdělení skupin zaměstnaných bydlících v obci podle dosaženého vzdělání. Odlišnosti v uskupení dat v SLDB 2011 ve skupinách sledovaných podle dosaženého vzdělání byly následující:

Tab. 5 Rozdělení skupiny dojíždějících do zaměstnání podle dosaženého vzdělání (základní dělení dle ISCED, modifikováno dostupností dat v SLDB 2011)

Podskupiny podle stupně dosaženého vzdělání dojíždějících
bez vzdělání, základní a neukončené základní vzdělání
střední vzdělání včetně vyučení (bez maturity)
úplné střední všeobecné vzdělání (s maturitou)
úplné střední odborné vzdělání (s maturitou)
nástavbové studium (včetně pomaturitního studia)
vyšší odborné vzdělání (včetně absolutoria)
bakalářské vzdělání
magisterské vzdělání
doktorské vzdělání

Tab. 6 Rozdělení skupiny zaměstnaných bydlících v obci podle dosaženého vzdělání

Kategorie podle stupně dosaženého vzdělání
bez vzdělání, základní a neukončené základní vzdělání
střední vzdělání včetně vyučení (bez maturity)
střední vzdělání (odborné a všeobecné) s maturitou
nástavbové studium (včetně pomaturitního studia)
vyšší odborné vzdělání (včetně absolutoria)
vysokoškolské vzdělání (bakalářské, magisterské a doktorské vzdělání)

3) Odlišnosti v uskupení dat v SLDB 2011 ve skupinách sledovaných podle odvětví ekonomické činnosti

Kategorizace dělení podle odvětví ekonomické činnosti byla v SLDB 2011 použita podle klasifikace odvětví CZ-NACE (21). Struktura skupin s dostupnými daty pro sledování osob podle odvětví ekonomické činnosti byla v SLDB 2011 jiná pro skupinu dojíždějících do zaměstnání a jiná pro skupinu zaměstnaných bydlících v obci. Kompletní data dle CZ-NACE nebyla plně dostupná pro obě sledované skupiny. Data, která byla k dispozici, byla využita tak, že bylo nutné sečíst podskupiny osob dojíždějících do zaměstnání v průmyslových odvětvích jako jednu celkovou skupinu a tu potom použít k dalšímu zpracování, a dále bylo nutné pominout celou řadu málo početných odvětví, pro kterou byla dostupná data ve skupině zaměstnaných bydlících v obci, ale nebyla dostupná data ve skupině dojíždějících do zaměstnání.

Tab. 7 Skupiny s dostupnými daty podle odvětví ekonomické činnosti u dojíždějících do zaměstnání, dělení dle CZ-NACE

Ekonomické odvětví
A - zemědělství, lesnictví a rybářství
B - těžba a dobývání
C - zpracovatelský průmysl
D - výroba a rozvod energií
E - vodní a odpadové hospodářství
F – stavebnictví
G - velkoobchod a maloobchod, opravy motorových vozidel
H - doprava a skladování
P - vzdělávání
Q - zdravotní a sociální péče

Tab. 8 Skupiny s dostupnými daty podle odvětví ekonomické činnosti u zaměstnaných bydlících v obci

Ekonomické odvětví
zemědělství, lesnictví, rybářství
průmysl
stavebnictví
velkoobchod a maloobchod, opravy a údržba motorových vozidel
doprava a skladování
ubytování, stravování a pohostinství
informační a komunikační činnosti
peněžnictví a pojišťovnictví
činnosti v oblasti nemovitostí, profesní, vědecké a technické činnosti a administrativní a podpůrné činnosti
veřejná správa a obrana, povinné sociální zabezpečení
vzdělávání
zdravotní a sociální péče
nezjištěno

5.4. Rozdělení dojížděky do škol

Podobně jako při hodnocení dojížděkového zázemí do zaměstnání jsem byl i při hodnocení dojížděky do škol omezen údaji, které mi poskytuje SLDB 2011. Podle údajů ze SLDB 2011 je možno hodnotit dojížděku do škol ze dvou hledisek.

První hledisko je hledisko denní a celkové dojížděky. K dispozici byla data o denní dojížděce a o celkové dojížděce do škol a data o počtu studujících v obci.

Druhé hledisko je hledisko věku. K dispozici byla data, ze kterých bylo možno srovnat celkovou dojížděku ve věku 6–14 a dojížděku ve věku 15 a více let.

5.5. Sčítání lidu domů a bytů 2011

5.5.1. Vysvětlení pojmů užívaných v SLDB 2011

V metodice SLDB se užívá řada pojmů, které mají svůj specifický význam, proto je důležité znát přesně význam těchto pojmů a rovněž je důležité znát metodiku sběru dat a rovněž omezení, která vyplývají ze sběru a analýzy dat. Důležité pojmy, které mají vztah k textu diplomové práce, uvádím v abecedním pořadí.

Bydliště

Jako pojem bydliště bylo v SLDB chápáno místo kde sčítaná osoba dlouhodobě fakticky žije a kde má svou domácnost, případně rodinu. Nebylo přitom rozhodující, kde je osoba přihlášena k trvalému pobytu nebo zda např. z důvodu práce nebo studia tráví větší část týdne v jiném místě.

Dojíždka do zaměstnání

Osoby dojíždějící do zaměstnání jsou osoby, jejichž místo pracoviště nebo školy je na jiné adrese, než je jejich místo obvyklého pobytu.

Osoby vyjíždějící mimo obec. Za tyto osoby byly považovány osoby s různou obcí pracoviště a místem obvyklého pobytu. Do celkového počtu vyjíždějících mimo obec byly zahrnuty i osoby, které neuvedly obec pracoviště, ale uvedly okres, ve kterém pracují, a tento okres se neshodoval s okresem místa obvyklého pobytu.

Otázky týkající se dojíždky/docházky do zaměstnání vyplňovali pouze zaměstnaní. Data o dojíždce do zaměstnání se tedy týkala pouze osob s jinou adresou bydliště a pracoviště a netýkala se osob vyjíždějících/dojíždějících v rámci obce. Tyto osoby nesplňovaly obsah definice osoby dojíždějící do zaměstnání, i kdyby místo jejich pracoviště bylo v jiné základní sídelní jednotce obce obvyklého pobytu. Data užitá v práci se tedy netýkala osob, vyjíždějících/dojíždějících v rámci stejné obce. Pracující studenti a učni vyplňovali údaje podle dojíždky/docházky do školy. Pro osoby, jejichž místo výkonu zaměstnání se často mění a pro osoby bez stálého pracoviště byla v SLDB 2011 nově zavedena kategorie „zaměstnání bez stálého pracoviště“ a v údajích o dojíždce do zaměstnání nebyly tyto osoby zahrnuty.

Dojíždka do škol

Otázky týkající se dojíždky/docházky do školy vyplňovali pouze žáci, studenti a učni.

Za osoby vyjíždějící mimo obec byly považovány osoby s různým místem obce školy a místem obvyklého pobytu. Do celkového počtu vyjíždějících mimo obec byly zahrnuty i osoby s nezjištěnou obcí školy, pokud uvedly okres, ve kterém studují, a tento okres se neshodoval s okresem místa obvyklého pobytu. Skupina pracujících studentů a učňů vyplňovala údaje pouze o dojíždce do školy, nikoliv o dojíždce do zaměstnání.

Ekonomická aktivita, zaměstnanost, nezaměstnanost

Za ekonomicky aktivní osoby se považovaly všechny osoby, které představovaly pracovní sílu, tj. zaměstnaní a rovněž i nezaměstnaní.

Za ekonomicky neaktivní se považovaly nepracující důchodci, ostatní nepracující osoby s vlastním zdrojem obživy, nepracující žáci, studenti a učni, osoby v domácnosti, děti předškolního věku a ostatní závislé osoby.

Mezi *zaměstnané* se řadily všechny osoby ve věku od 15 let, které v rozhodný okamžik sčítání byly v placeném zaměstnání jako zaměstnanci, patřily mezi sebezaměstnané (zaměstnavatelé, osoby samostatně výdělečně činné, členové produkčních družstev) nebo byly pomáhajícími členy rodiny. Do této kategorie jsou rovněž zahrnuti pracující důchodci, pracující studenti a učni a ženy na mateřské dovolené (28, resp. 37 týdnů). Důležitá byla formální vazba k zaměstnání bez ohledu na délku pracovního úvazku, charakter pracovní aktivity (trvalý, dočasný) nebo druh pracovního poměru, dohody či smlouvy.

Zaměstnané osoby uváděly své zaměstnání (konkrétní vykonávanou činnost), postavení v zaměstnání, odvětví ekonomické činnosti podle současného zaměstnání, *nezaměstnaní* podle posledního vykonávaného zaměstnání. Rozdíl mezi součtem za jednotlivé kategorie těchto ukazatelů a celkovým počtem ekonomicky aktivních představovaly kromě osob s nezjištěnými údaji také osoby nezaměstnané hledající první zaměstnání. Skupina osob hledajících první zaměstnání logicky neuváděla postavení v zaměstnání a odvětví ekonomické činnosti.

Zaměstnané osoby jsou v tabulkách dojížděky definovány odlišně než v jiných publikačních tabulkách. Počty zaměstnaných osob v dojížděce nezahrnují pracující studenty a učně, kteří, ačkoliv byli k datu sčítání ekonomicky aktivní, jsou zařazeni v počtech dojíždějících osob do školy.

Za nezaměstnané se označovaly všechny osoby ve věku 15 a více let, které byly v rozhodný okamžik sčítání bez práce a současně hledaly aktivně práci a byly připraveny k nástupu do práce.

Frekvence dojížděky

Tyto údaje do místa pracoviště nebo školy vyplňovaly pouze osoby, které při cestě do zaměstnání nebo školy opouštěly obec obvyklého pobytu. Skupina

dojíždějících podle frekvence dojížděky se dělila na skupiny s denní dojížděkou, týdenní dojížděkou, dojížděkou 1–2× měsíčně a na skupinu s jiným způsobem dojíždění.

Místo pracoviště

Jako místo pracoviště se uváděla adresa místa výkonu práce, nikoliv sídla firmy. Osoby, které neměly pevné místo pracoviště, ale pracovní dobu začínaly na stejné adrese (např. pracovníci v dopravě - řidiči aj.), uváděly místo nástupu do zaměstnání. Osoby, které místo výkonu zaměstnání často měnily a uvedly „zaměstnání bez stálého pracoviště“, nebyly v tabulkách o dojížděce zahrnuty. Stejně nebyly zahrnuty osoby, jejichž adresa pracoviště (školy) byla shodná s adresou místa obvyklého pobytu. Tyto osoby údaje o dojížděce neuváděly.

Rozhodný okamžik sčítání

Všechny získané údaje se hodnotily k tzv. rozhodnému okamžiku sčítání. Za tento rozhodný okamžik sčítání se určila a považovala půlnoc z 25. na 26. března 2011.

Vzdělání, údaje týkající se vzdělání

Tento údaj vyplňovaly osoby pouze od věku 15 let. Údaje se vyplňovaly podle nejvyššího ukončeného typu školy. Osoby, které absolvovaly dvě střední školy, se řadily mezi osoby s nástavbovým studiem. Za osoby s ukončeným vyšším odborným vzděláním byli považováni absolventi vyšších odborných a jiných škol ukončených absolutoriem (například absolventi konzervatoří). Osoby s ukončeným vysokoškolským vzděláním se dělily na osoby s ukončeným vysokoškolským *bakalářským vzděláním* a na osoby s ukončeným vysokoškolským *magisterským vzděláním* (dřívější absolventi vysokých škol a absolventi magisterského studijního programu, včetně nositelů vysokoškolských titulů Ing., JUDr., MUDr., RNDr. a podobně). Za osoby s *doktorským vzděláním* se považovali absolventi s ukončeným doktorským studijním programem a nositelé titulů CSc., DrSc. (vše 22).

V příloze práce je uveden vzor sčítacího listu SLBD 2011.

5.5.2. Omezení při hodnocení dat ze SLDB 2011

Jako u každého sběru a hodnocení dat se vyskytují i při zpracování dat SLDB 2011 chyby. Tyto chyby jsou v podstatě dvojího typu. Jednak jsou to chyby vzniklé při vyplňování dotazníků respondenty: chybné vyplnění, neúplné vyplnění. Jednak se vyskytují chyby při zpracování dat: chybně zakódované údaje pracovníky ČSÚ. V SLDB 2011 naprosto převažují chyby typu neúplných, chybějících vyplnění dotazníků respondenty. Nejčastější neúplné odpovědi byly v SLDB 2011 přítomny v otázkách týkajících se ekonomické aktivity a místa pracoviště. Údaj o vyjížděci do zaměstnání nebyl zjištěn v SLDB 2011 u 539 458 osob z celkového počtu 2 062 124 vyjíždějících osob. Podíl neúplných dat tedy dosahuje velmi výrazné výše – 26 % (23). Obecně se kvalita získaných dat ze sčítání od roku 1991 každým dalším sčítáním snižuje. Zvyšuje se podíl nedosažených respondentů a zvyšuje se také podíl nevyplněných dat. Důsledkem těchto chyb se objevují při zpracování některých tabulek v diplomové práci nesrovnalosti. Samostatnou kolonku pro neúplná data jsem do tabulek nezařazoval.

Mimo výše popsané možnosti chyb v důsledku chybného vyplnění a zpracování dat se v datech ze SLDB 2011 objevují nesrovnalosti vzniklé nestejným dělením kategorií v oblasti dojíždějících do zaměstnání/škol a v oblasti zaměstnaných bydlících v obci. Nejvýraznější omezení tohoto typu jsem cítil při popisu dojížděkového zázemí dle věku. Věkové kategorie s dostupnými početními údaji o dojíždějících do zaměstnání a o zaměstnaných bydlících v obci nebyly shodné a proto bylo nutné provést úpravu dat, která mohla částečně ovlivnit výsledky hodnocení. Při zpracování údajů o studentech spočívala určitá limitace v tom, že v jedné věkové skupině jsou jak středoškoláci, tak vysokoškoláci a nebylo možno tedy určit počty dojíždějících na jednotlivé typy škol (střední školy, vysoké školy). Podle dostupných dat ze SLDB tak bylo možné určit počet osob s nejvyšším ukončeným vzděláním, ale nebylo možné zjistit aktuální dojížděku na jednotlivé typy škol, které vzdělání poskytují.

5.6. Pojmy užívané v práci

Pojem *celková dojíždka* užívám ve významu souhrnu denní i nedenní dojíždky.

Pojem *parciální dojíždka* užívám ve významu hodnocení dojíždky pro jednotlivé skupiny obyvatel.

Pojmy *skupina obyvatel*, *struktura obyvatel* užívám ve významu vymezení zkoumané skupiny osoby určitým znakem.

Pojem *podskupina*, *kategorie obyvatel* užívám ve významu hodnocení jednotlivých částí skupin, struktur obyvatel. Například *skupina* dělená podle pohlaví se dělí na *podskupinu*, *kategorii* ženského a mužského pohlaví.

OPM - *obsazená pracovní místa*. OPM se vypočte jako součet zaměstnaných osob bydlících v obci a dojíždějících za prací do dané obce snížený o počet osob za prací vyjíždějících.

5.7. Metodika vlastního zpracování dat ze SLBD

Pro práci byla využita zdrojová data dostupná zčásti ve formátu tabulkové databáze dBase: .dbf a z menší části ve formátu .tsv.

Použitá data ze SLDB byla většinou dostupná v databázovém systému dBase, zčásti snadno hodnotitelná v tabulkovém procesoru Excel (použil jsem programy z balíčku Office 2010 firmy Microsoft). Část dat bylo nutné načíst ve formátu .tsv a před hodnocením v tabulkovém procesoru Excel připravit a zpracovat tak, aby byla data s tabulkovým procesorem Excel kompatibilní.

Část dat, konkrétně zdrojová data SLDB potřebná k doplnění dat pro výpočty stanovení dojíždkového zázemí pro skupiny obyvatel byla dostupná v dBase, ale nešla pro svůj rozsah zpracovat v Excelu a proto bylo nutné jejich prvotní zpracování tabulkového procesoru Access s tím, že vybraná data s menším objemem byla převedena do Excelu. Tato data potom po úpravě formátováním sloužila jako podklad pro další zpracování v programu ArcGIS.

Při hodnocení dojíždky podle věku bylo nutné sjednotit rozmezí věkových kategorií ve skupině vyjíždějících a zaměstnaných v obci. Počty sledovaných osob ve skupině zaměstnaných v obci jsem upravil tak, že jsem vytvořil předpoklad rovnoměrného rozdělení zaměstnanosti ve věkových intervalech ve skupinách zaměstnaných v obci a tato data jsem potom použil pro získání

jmenovatele do podílu do zlomku při hodnocení sledovaného zázemí. Tímto způsobem došlo k určitému zkreslení dat, ale toto zkreslení považuji v rámci zkoumání dojížděkového zázemí za přijatelné.

Při hodnocení dojížděky podle stupně dokončeného vzdělání bylo nutné sloučit data v některých kategoriích vzdělání, ke zkreslení dat tímto způsobem nedošlo, snížil se pouze počet popisovaných podskupin.

Při hodnocení dojížděky podle dle ekonomických odvětví bylo opět nutné sloučit některé zkoumané skupiny, ke zkreslení dat nedošlo.

Tab. 9 Podskupiny, u kterých došlo k úpravě dat před vlastním zpracováním dat

Podskupiny podle věku dojíždějících
sjednocení intervalů věkových kategorií
Podskupiny podle stupně dosaženého vzdělání dojíždějících
střední vzdělání s maturitou (sloučeny jsou kategorie odborné a všeobecné maturitní vzdělání)
vysokoškolské (sloučeny jsou kategorie bakalářské, magisterské a doktorské vzdělání)
Podskupiny podle odvětví ekonomické činnosti dojíždějících
sloučeny jsou kategorie: těžba a dobývání, zpracovatelský průmysl, výroba a rozvod energií

Dojížděka do škol

Pro účely výpočtu dojížděkového zázemí bylo nutné sloučit počty bydlících ve věkových skupinách 6–9 a 10–14 let. V důsledku toho, že je v ČR povinná zákonná školní docházka je možné vytvořit předpoklad, že s ojedinělými výjimkami je každé dítě v této věkové kategorii zároveň žákem školy.

5.8. Tvorba map a grafů

K tvorbě map byl použit program ArcGIS verze 10.3.1., konkrétně jeho integrovaná aplikace ArcMap 10.0. Při tvorbě map v této aplikaci byla jako podkladové vrstvy využita data z ARCDATA PRAHA. Jako pomyslné centrum dojížděkového zázemí – střed Olomouce, jsem pro potřeby výpočtů vzdálenosti zvolil Horní náměstí v Olomouci. Pro každou zkoumanou skupinu jsem vyhodnotil dojížděkové zázemí pomocí barevné stupnice podle procentuálního

zastoupení. Pro zobrazení procentuálních hodnot jsem použil skupiny dvou odlišných barevných stupnic. Barevnou stupnici s modrou barvou jsem použil pro zobrazení dojížděkového zázemí s podílem nad 10 %. Druhou barevnou stupnici – se žlutozelenou barvou jsem použil pro zobrazení podílu dojížděky pod 10 %. Použitím dvou barevných stupnic jsem zvýraznil rozdíl mezi nejčastěji udávanou hranicí pro určení dojížděkového zázemí, která je 10 % a mezi mnou užitou hranicí podílu pro zařazení obce do dojížděkového zázemí 2 %.

Při grafickém zobrazení jsem musel v některých případech řešit problém malých čísel. Při tvorbě map, které srovnávaly velikosti podílů dojížděky pro jednotlivé srovnávané podskupiny, jsem použil minimální podílovou hodnotu pro zobrazení obcí v mapě. Pokud bych zpracoval všechny údaje bez vyloučení některých obcí, ztratily by mapy, které zobrazují převažující podíl na dojížděce zkoumaného znaku svoji vypovídající hodnotu. Při výběru velikosti diskriminace se mi jako nejvýhodnější jevila diskriminace obcí, které měly v celkové dojížděce podíl dojíždějících pod hodnotou 2 %. Při grafickém zobrazení funkce vzdálenosti jsem použil diskriminace zobrazení obcí s jedním nebo s pouze dvěma dojíždějícími.

Pokud se týká vlastního grafického provedení map, v mapách jsem zvýraznil hranice okresů a krajů, do mapy jsem vložil názvy obcí nad 5 tisíc obyvatel. Pro lepší možnost posouzení významu dopravních vztahů jsem zvýraznil barevně hlavní silniční tahy. Červeně jsou zobrazeny dálnice, rychlostní silnice a silnice 1. a 2. třídy. Silniční komunikace se navzájem liší šíří stopy. V mapě jsem rovněž zobrazil železniční síť. Pokud není uvedeno jinak, vzdálenosti v kapitolách hodnocení dojížděky jsem udával jako vzdálenost vzdušnou čarou. Vzdálenost vzdušnou čarou umožňuje lépe popsat tvar dojížděkového zázemí. V určitých případech jsem vytvořil i mapu s absolutními počty dojíždějících z jednotlivých obcí. Vzhledem k velkému počtu obcí v dojížděkovém zázemí Olomouce jsem ne zvolil pro toto zobrazení metodu kartodiagramu, nýbrž metodu kartogramu. Vyjadřování absolutních hodnot metodou kartogramu je v kartografii všeobecně považováno za nevhodné, v tomto případě jsem je však použil z důvodu větší přehlednosti při velkém počtu zobrazovaných jednotek.

5.9. Funkce klesající vzdálenosti

Konkrétní průběh klesání intenzity dojížděky se zvětšující se vzdáleností od centra je možné zobrazit v grafu, kde na vodorovné ose x je vzdálenost obce od centra, na svislé ose y je znázorněna intenzita dojížděky, a v poli grafu jsou jednotlivými body reprezentované jednotlivé obce v dojížděkovém zázemí centra. Na základě rozmístění těchto bodů je možné vytvořit funkci, která přibližně vyjadřuje průběh rozmístění bodů a zřetelně ukazuje obecný trend. Halás a Klapka analyzovali průběh poklesu dojížděkové intenzity do českých měst nad 25 000 obyvatel. Výsledkem analýzy byla funkce, která co možná nejlíže odpovídá poklesu intenzity dojížděky v českém prostředí. Zjištěná funkce byla $f(d) = \exp(-\alpha \cdot d^\beta)$, kde d je vzdálenost od centra, α a β jsou konkrétní parametry větší než nula. Aplikací statistických metod byla nejvhodnější hodnota β určena na 1,57 (vše 14).

5.10. Práce v MS Office

Použil jsem software MS Office 2010 (Word, Excel, Access). Při vypracování podkladů pro práci v ArcGIS byla nejpodstatnější část práce provedena v programu Excel. Program Access sloužil ke zpracování dat, které svým rozsahem software Excel nepojal.

6. Dojížd'ka do zaměstnání

Souhrnné údaje o dojížd'ce do zaměstnání jsou v SLDB 2011 dostupné jak pro denní, tak pro celkovou dojížd'ku. Než přistoupím k vlastní analýze dat, je potřeba nejprve provést charakteristiku jednak místa dojížd'ky – krajského města Olomouce, jednak dojížd'kového zázemí Olomouce.

6.0.1. Charakteristika Olomouce

Olomouc můžeme charakterizovat jako jedno z významných center České republiky – v době SLDB 2011 byla Olomouc 6. největším městem ČR podle počtu obyvatel.

Současný charakter města Olomouce bychom mohli podle Hampla (24) klasifikovat jako organický post-industriální systém, ve kterém dochází k útlumu klasické formy růstu měst a ve kterém dochází ke kvalitativní proměně rozvoje center, k růstu koncentrace řídicích funkcí a k tvorbě nadnodálních středisek. Současně s tímto procesem dochází ke zvyšování prostorové mobility obyvatelstva, materiálů a informací. To vše má významný vliv na dojížd'ku obyvatelstva a vztahuje se k dojížd'kovému zázemí (11, 24). Krajské město Olomouc můžeme charakterizovat jako přirozené centrum dojížd'ky. Olomouc je město s vyvinutým průmyslem, sídlem krajských institucí, krajských poboček, regionálním centrem školství s přesahujícím celostátním významem, regionálním centrem zdravotnictví, sídlem významných firem a současně je Olomouc i důležitým dopravním uzlem.

Geograficky je naprostá většina města Olomouce tvořena rovinou, do které na severovýchodě zasahují v oblasti Svatého Kopečku u Olomouce a Radíkova výběžky Nízkého Jeseníku.

Ekonomicky je město Olomouc charakterizováno jako území, kde je rozvinutý především zpracovatelský průmysl. Naopak v Olomouci není rozvinut průmysl těžební a energetický. Olomouc bývá považována za centrum Hané, která je tradičně chápána jako oblast s úrodnou zemědělskou půdou. Z hlediska počtu pracovních míst je ovšem odvětví zemědělství se svým podílem 3,4 % pracovních míst (25) z hlediska problematiky dojížd'ky do zaměstnání spíše méně důležitým ekonomickým odvětvím a nijak významně dojížd'ku do zaměstnání do Olomouce neovlivní.

V Olomouci sídlí řada zaměstnavatelů s počty zaměstnanců nad 250. Jako příklad uvádím: Fakultní nemocnice Olomouc, Univerzita Palackého v Olomouci, AŽD Praha s.r.o., Zásobovací a odbytový závod, Bartoň a Partner s.r.o., FORCORP GROUP spol. s r.o., Vojenská nemocnice Olomouc, M.L.S. Holice, spol. s r.o. V následující tabulce uvádím nejdůležitější zaměstnavatele s počtem zaměstnanců nad 1000 – tab. 10.

Tab. 10 Zaměstnavatelé s počtem zaměstnanců nad 1 000 v Olomouci

Název organizace	Počet zaměstnanců
Fakultní nemocnice Olomouc	4000–4999
Univerzita Palackého v Olomouci	4000–4999
AŽD Praha s.r.o., Zásobovací a odbytový závod	1500–1999
Bartoň a Partner s.r.o.	1500–1999
FORCORP GROUP spol. s r.o.	1000–1499

Údaje vybrány z databáze HBI (26), vztahují se k říjnu 2015

Počet OPM – obsazených pracovních míst v Olomouci je 38 310, dojížděnou do zaměstnání se počet obyvatel Olomouce navyšuje o 18 650 osob. (27).

Olomouc má poměrně kvalitní dopravní spojení s okolím formou rychlostních komunikací a hustou sítí silnic I. a II. třídy, Olomouc je rovněž důležitým železničním centrem. Olomouci chybí letiště s pravidelnými linkami pro přepravu civilních osob.

Nejvýznamnější dopravní tahy s napojením na Olomouc jsou silniční tahy: R 46 – Olomouc – Vyškov (napojení na D1), R35 – Mohelnice – Olomouc – Lipník nad Bečvou, I/55 – Olomouc – Přerov – Hulín a železniční koridor Praha – Ostrava (28).

6.0.2. Charakteristika dojížděkového území Olomouce

Dojížděkové zázemí Olomouce při dojížděce do zaměstnání tvoří z naprosté většiny obce Olomouckého kraje, z toho důvodu použiji pro charakteristiku dojížděkového zázemí Olomouce především dostupné údaje, které se týkají

Olomouckého kraje. Údaje o charakteristice dojížděkového zázemí budou částečně modifikovány s ohledem na vymezené dojížděkové zázemí.

Olomoucký kraj má 5 okresů, 13 správních obvodů obcí s rozšířenou působností, 20 správních obvodů obcí s pověřeným obecním úřadem a 399 obcí, z toho obcí se statutem města je 30. V Olomouckém kraji je jeden vojenský újezd – Libavá. Počtem obyvatel se řadí Olomoucký kraj mezi středně velké kraje ČR a podobně i hustotou zalidnění. Samotná hustota zalidnění v kraji se ale v jednotlivých částech kraje výrazně liší, na hornatém Jesenicku je přibližně 3× menší než v jižních oblastech kraje.

Geograficky zaujímá Olomoucký kraj 5 267 km² a svou a rozlohou se řadí mezi kraje střední velikosti. Olomoucký kraj má státní hranici s Polskem a v ČR sousedí s Moravskoslezským, Pardubickým, Jihomoravským a Zlínským krajem. Fyzickogeograficky je kraj tvořen rovinou v jižní části a v severní části kraje se nadmořská výška zvyšuje, přibližně celou severní polovinu kraje vyplňuje pohoří Jeseníky.

Podle ekonomického významu můžeme Olomoucký kraj zařadit do dolní poloviny pořadí mezi kraji v ČR, a to jak z hlediska výše hrubého domácího produktu 296 099 Kč na obyvatele, tak z hlediska jeho procentuálního podílu na tvorbě HDP ČR, který činil v r. 2011 4,7 % (29). Olomoucký kraj se řadí mezi kraje s nejvyšší nezaměstnaností, problémy se zaměstnaností jsou hlavně v hornatých severních částech kraje na Jesenicku. Nezaměstnanost v Olomouckém kraji se v době SLDB v r. 2011 pohybovala na úrovni 12,7 % a byla po Ústeckém kraji druhá nejvyšší v ČR (30). Pokud se týká skladby zaměstnaneckých míst, podle údajů z hospodářské komory ČR z roku 2009, pocházelo téměř 90 % všech zaměstnavatelů v kraji z řad malých a středních podniků (z firem s 1–24 zaměstnanci). Zbylých 10 % zaměstnavatelů však zaměstnávalo třikrát více zaměstnanců, než malé a střední firmy. Tedy 3/4 zaměstnaneckých míst v kraji vytváří 10 % velkých zaměstnavatelů (28). Řada největších zaměstnavatelů v kraji pochází z průmyslových odvětví. Nejsilnější zázemí mají průmyslové obory v trojúhelníku měst Olomouce, Prostějova Přerova a přilehlých území (28). Tato oblast se někdy nazývá jako olomoucká aglomerace a je reprezentována trojměstím Olomouc, Prostějov a Přerov (31). Výčet největších zaměstnavatelů v okolí do 35 km od Olomouce (mimo město Olomouc) podávám v následující tabulce.

Tab. 11 Zaměstnavatelé s počtem zaměstnanců nad 1 000 v Olomouckém kraji mimo město Olomouc

Město	Název organizace	Počet zaměstnanců
Mohelnice	HELLA AUTOTECHNIK NOVA, s.r.o.	2000–2499
Přerov	Meopta - optika, s.r.o.	2000–2499
Prostějov	Středomoravská nemocniční a.s.	2000–2499
Hlubočky	MORA AEROSPACE, a.s.	1500–1999
Uničov	UNEX a.s.	1500–1999
Hlubočky	Honeywell Aerospace Olomouc s.r.o.	1000–1499
Uničov	Miele technika s.r.o.	1000–1499
Hranice	SSI Schäfer s.r.o.	1000–1499

Údaje vybrány z databáze HBI (26), vztahují se k říjnu 2015

Dopravní obslužnost v dojížděkovém zázemí úzce souvisí s dojížděkou do zaměstnání a do škol a také s ekonomickou aktivitou. Olomoucký kraj má poměrně dobře vybudovanou dopravní obslužnost. Relativně dobře je vybudovaná silniční i železniční síť. Dálniční úseky a silnice pro motorová vozidla jsou lokalizovány v jižní centrální části kraje. Nejvýznamnější silniční tahy procházející Olomouckým krajem jsou následující: D46 – Olomouc – Vyškov (napojení na D1), D35 – Mohelnice – Olomouc – Lipník nad Bečvou, silnice první třídy č 55 – Olomouc – Přerov – Hulín. Dálniční tah spojuje Olomouc s Brnem na jihu, pokračuje na severovýchod do Ostravy. Pokud se týká železničních tratí, ty jsou krajem vedeny rovnoměrně s většími uzly v oblasti Olomouce a v oblasti Přerova (28). V Přerově se nachází důležitý železniční uzel a křižovatka dvou mezinárodních vysokorychlostních železničních koridorů. Ze západu na východ krajem prochází český „hlavní železniční tah“ z Prahy přes Pardubice, Zábřeh, Olomouc, Přerov, Hranice a dále na Ostravsko a na Slovensko či do Polska, jižně na Brno a Vídeň. Pokud se týká oblasti, která se týká dojížděkového zázemí Olomouce, platí uvedené ve zvýšené míře. Oblast kolem Olomouce má dopravní zázemí vybudované nejlépe z celého kraje.

6.1. Celková a denní dojíždka do zaměstnání do Olomouce

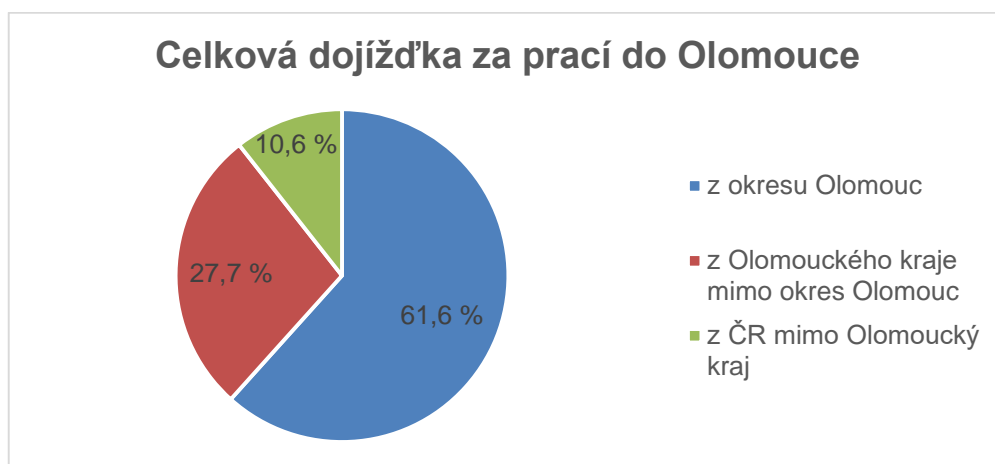
6.1.1. Celková dojíždka do zaměstnání

Celkem dojíždělo v r. 2011 do zaměstnání do Olomouce 18 650 osob. Údaje v SLDB 2011 jsou dostupné pro celkovou a denní dojíždku.

Rozdělení podílu dojíždějících osob podle územních jednotek je zobrazeno v následující tabulce a grafu.

Tab. 12 Početní a procentuální vyjádření celkové dojíždky do zaměstnání do Olomouce, vyjádřeno dle územních jednotek: okres, kraj, republika

Celková dojíždka za prací do Olomouce	18 650	podíl
Počet dojíždějících za prací do Olomouce z okresu Olomouc	11 497	61,6 %
Počet dojíždějících za prací do Olomouce z Olomouckého kraje mimo okres Olomouc	5 171	27,7 %
Počet dojíždějících za prací do Olomouce z České republiky mimo Olomoucký kraj	1 982	10,6 %



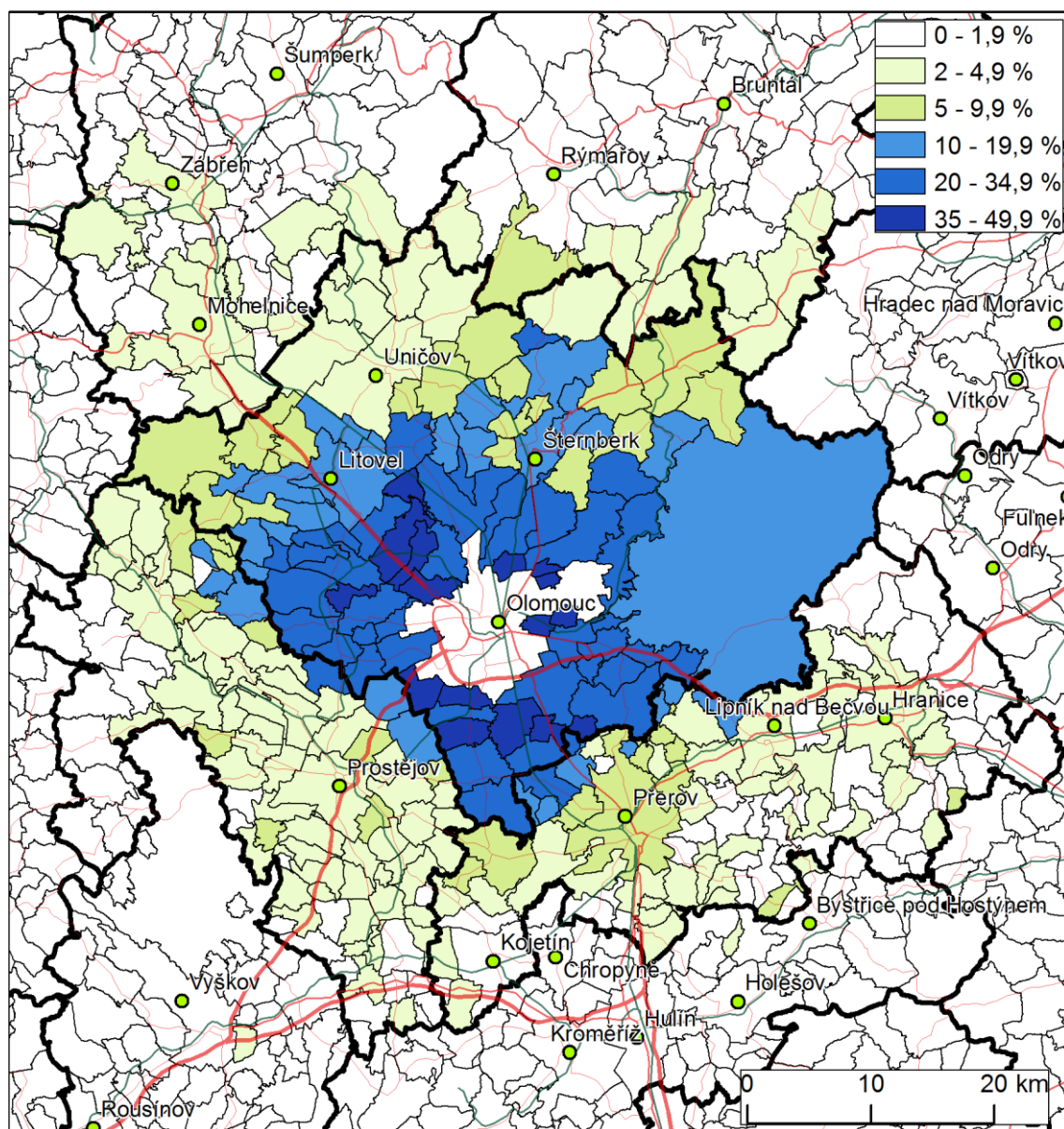
Obr. 2 Rozložení dojíždějících do Olomouce – celková dojíždka do zaměstnání, vyjádřeno dle územních jednotek: okres, kraj, republika

Na první pohled je patrné, že rozhodující početní část dojíždky je tvořena dojíždějícími přímo z okresu Olomouc, následují dojíždějící z Olomouckého kraje a 10,6 % dojíždějících je z obcí ležících mimo Olomoucký kraj.

V mapě na obr. 3 a v tab. 13 jsou údaje o celkové dojíždce do zaměstnání do Olomouce zpracovány detailně. Obce jsou rozděleny podle metodiky do kategorií podle podílu dojíždějících a samostatně jsou zmíněny obce s

největším podílem a počtem dojíždějících. Tyto údaje jsou graficky zobrazeny v mapách.

Celková dojíždka do zaměstnání do Olomouce



Obr. 3 Dojíždkové zázemí Olomouce, celková dojíždka do zaměstnání k zaměstnaným bydlícím v obci

Tab. 13 Početní a procentuální vyjádření celkové dojížděky do zaměstnání do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k zaměstnaným bydlícím v obci

Zóna	Počet obcí	Podíl zóny na všech dojíždějících	Počet dojíždějících do Olomouce	Průměrný počet dojíždějících z obce
50–100 %	0	0,0 %	0	0
35–49,9 %	16	13,4 %	2 507	157
20–34,9 %	38	36,4 %	6 780	178
10–19,9 %	29	11,9 %	2 225	77
5–9,9 %	42	9,2 %	1 717	41
2–4,9 %	129	14,8 %	2 754	21
0–1,9 %	710	14,3 %	2 667	4
Celkem	964	100,0 %	18 650	19

Dojížděkové zázemí pro celkovou dojížděku dosahuje do vzdálenosti přibližně 45 km od Olomouce. Vyplňuje celý okres Olomouc, takřka celý okres Prostějov a větší část okresu Přerov. Na severu zasahuje jižní okraje okresů Bruntál a Šumperk. Rozmístění obcí v jednotlivých pásmech dojížděky není koncentricky uspořádané, jednotlivá pásma dojížděky nemají cirkulární tvar.

Hodnocení podle zón dojížděky

V zóně nad 50 % není přítomna žádná obec.

Zóna mezi 35–49,9 % obsahuje nízký počet obcí, z hlediska počtu dojíždějících se jedná až o 4. nejvýznamnější zónu. Počty dojíždějících ze zón mezi 35–49,9 %, 5–9,9 % a mezi 2–4,9 % jsou velmi vyrovnané a liší se co do počtu dojíždějících maximálně o 247 dojíždějících na jednotlivou zónu. Obce z této zóny jsou tvořeny většinou menšími obcemi, z nichž část sousedí s Olomoucí a některé z těchto obcí jsou přímo napojeny na olomouckou městskou hromadnou dopravu (obce Bystrovany, Bukovany, Samotišky, Skrbeň). Zčásti je patrná závislost na komunikacích – například umístění těchto obcí v linii rychlostní silnice na Mohelnici. Většinou se jedná o menší obce.

Zóna mezi 20–34,9 % je zóna s počtem dojíždějících ve středu tabulky celkové dojížděky. Obce této skupiny leží přibližně kruhově kolem Olomouce, na severu dosahuje okraj této zóny jižního okraje katastru Šternberka, na jihu tvoří tyto obce většinou hranici okresu Olomouc a jen zcela výjimečně tato zóna obsahuje obce mimo okres Olomouc.

Zóna mezi 10–19,9 %: zóna je tvořena obcemi většinou severně od Olomouce. Obsahuje část Šternberska a Litovelska včetně obou těchto měst. Neobsahuje Uničov. Co do počtu dojíždějících je ve středu sledované tabulky.

Zóna 5–9,9 %: obsahuje město Přerov, který tvoří kolem 50 % dojížděky z této zóny. Počtem dojíždějících je nejméně početná z dojížděkového zázemí

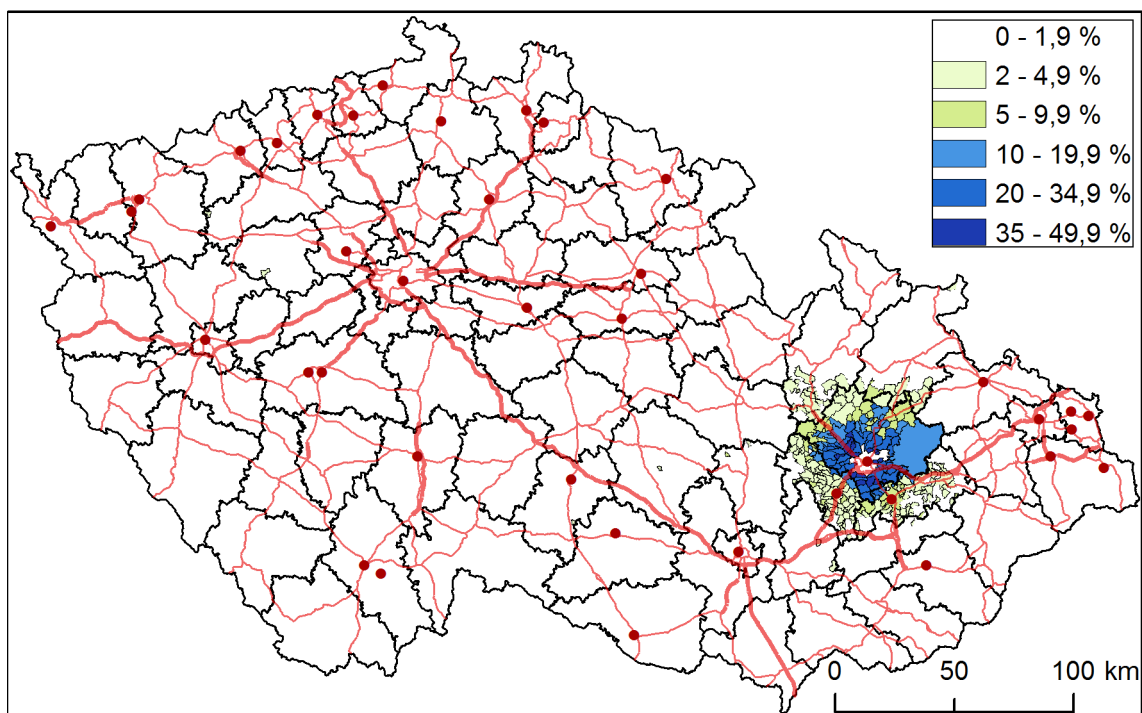
Zóna mezi 2–4,9 %: obsahuje většinu měst v hodnoceném dojížděkovém zázemí: Prostějov, Uničov, Mohelnice, Zábřeh, Hranice a Lipník nad Bečvou. Tato zóna obsahuje také vůbec největší počet obcí z hodnoceného dojížděkového zázemí. Co do počtu dojíždějících je druhou nejvýznamnější zónou.

Tab. 14 Obce s nejvyšším podílem a počtem celkové dojížděky k zaměstnaným bydlícím v obci

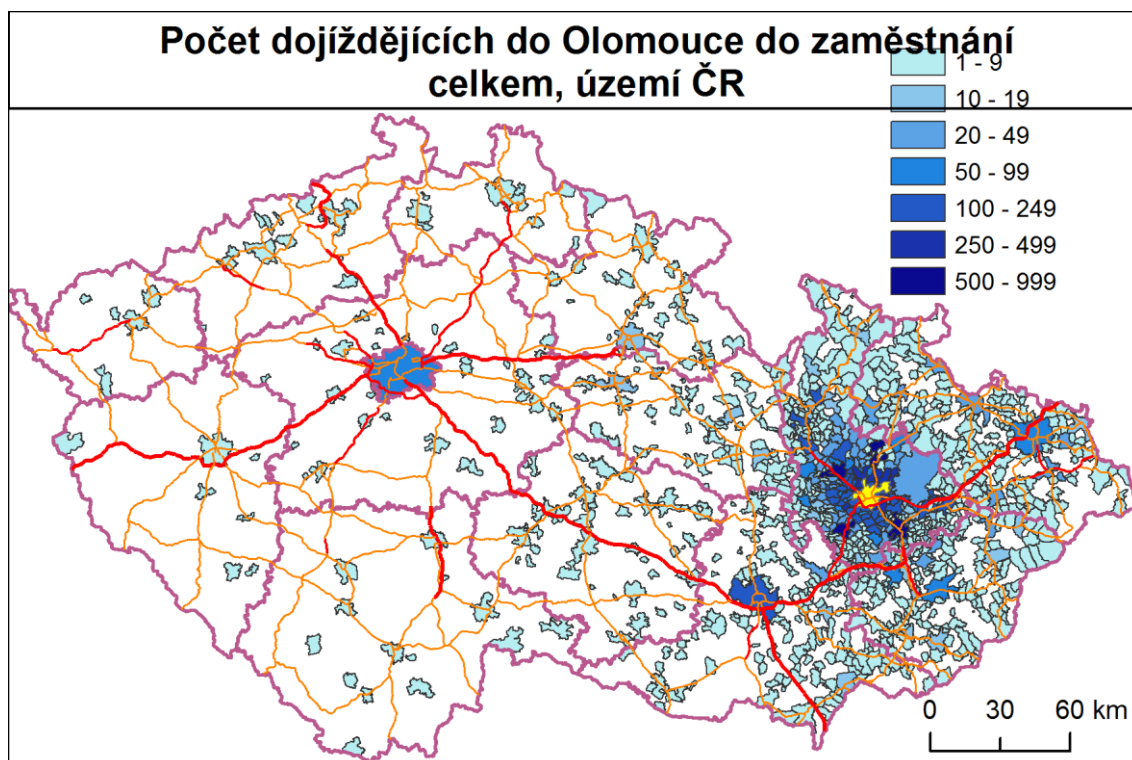
Podíl dojížděky			Počet dojíždějících		
Obec	Zóna dojížděky	Podíl dojíždějících	Obec	Zóna dojížděky	Počet dojíždějících
Hlušovice	35–49 %	47,3 %	Přerov	5–9,9 %	962
Křelov-Břuchotín	35–49 %	45,0 %	Prostějov	2–4,9 %	915
Samotišky	35–49 %	43,8 %	Šternberk	10–19 %	749
Bukovany	35–49 %	42,5 %	Litovel	10–19 %	543
Bystrovany	35–49 %	41,4 %	Hlubočky	20–34 %	472

Doplňující informace o charakteru dojížděky do Olomouce lze vyčíst i z následujících map ČR s podílem dojížděky a s počty dojíždějících. Je zde patrné, že naprostá většina dojíždějících jsou osoby s bydlištěm v Olomouckém kraji. Obce s dojížděkou mimo Olomoucký kraj jsou nejvíce zastoupeny v krajích sousedících s Olomouckým krajem, především v kraji Moravskoslezském, ale i Zlínském, Jihomoravském a na západě potom v kraji Pardubickém. Početně silnější zastoupení mají i velká města mimo dojížděkové zázemí Olomouce: Praha, Brno a Ostrava. V Čechách tvoří obce s dojíždějícími do Olomouce (mimo sousedícího Pardubického kraje) většinou jen osamocené ostrůvky obcí.

Celková dojíždka do zaměstnání do Olomouce



Obr. 4 Dojíždkové zázemí Olomouce v ČR, celková dojíždka do zaměstnání k zaměstnaným bydlícím v obci



Obr. 5 Počet dojíždějících do zaměstnání do Olomouce v ČR, celková dojíždka do zaměstnání

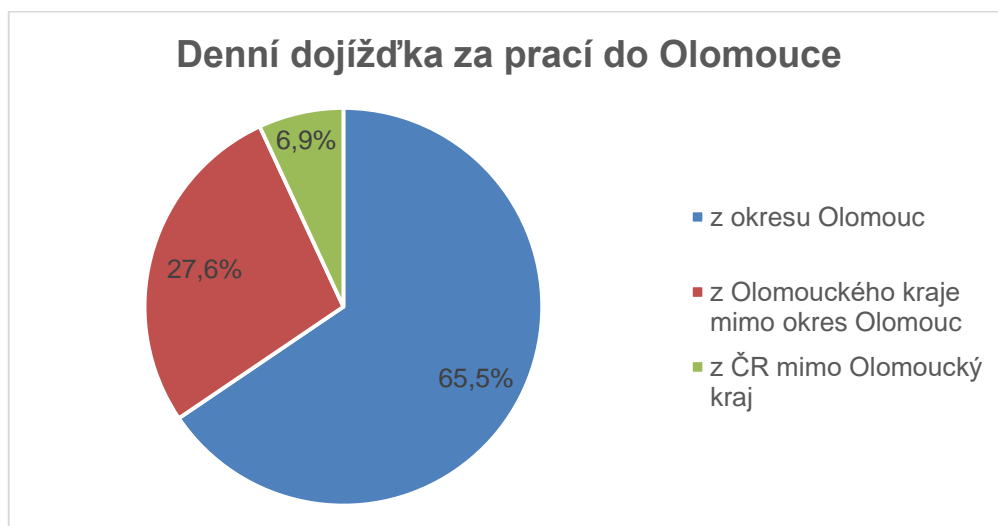
6.1.2. Denní dojíždka do zaměstnání do Olomouce

Dle údajů SLDB denně dojíždělo do Olomouce v r. 2011 15 771 osob. Naprostou většinu denně dojíždějících osob za prací tvořily osoby z okresu Olomouc a z Olomouckého kraje. Podíl dojíždějících za prací z území mimo Olomoucký kraj byl nízký.

Rozdělení podílu dojíždějících osob podle územních jednotek je zobrazeno v níže uvedené tabulce a grafu.

Tab. 15 Početní a procentuální vyjádření denní dojíždky do zaměstnání do Olomouce, vyjádřeno dle územních jednotek: okres, kraj, republika

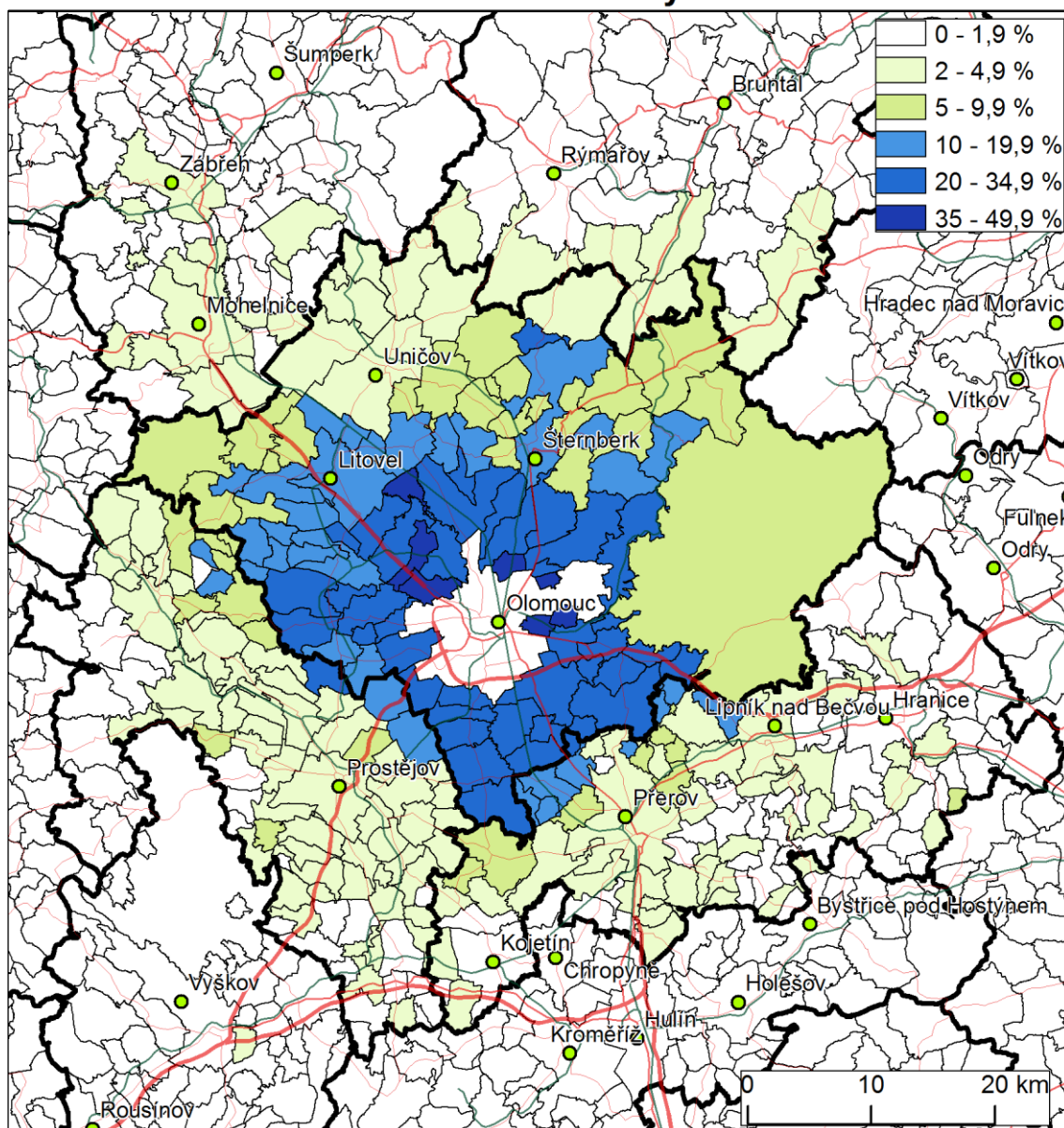
Celkový počet dojíždějících za prací do Olomouce, denní dojíždka	16 135	podíl
Počet dojíždějících za prací do Olomouce z okresu Olomouc, denní dojíždka	10 572	65,5 %
Počet dojíždějících za prací do Olomouce z Olomouckého kraje mimo okres Olomouc, denní dojíždka	4 447	27,6 %
Počet dojíždějících za prací do Olomouce z České republiky mimo Olomoucký kraj, denní dojíždka	1 116	6,9 %



Obr. 6 Rozložení dojíždějících do Olomouce – denní dojíždka do zaměstnání, vyjádřeno dle územních jednotek: okres, kraj, republika

Dojíždkové zázemí Olomouce pro celkovou dojíždku je zobrazeno v následující mapě na obr. 7.

Denní dojíždka ku zaměstnaným



Obr. 7 Dojíždkové zázemí Olomouce, denní dojíždka do zaměstnání k zaměstnaným bydlícím v obci

Tab. 16 Početní a procentuální vyjádření denní dojížděky do zaměstnání do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k zaměstnaným bydlícím v obci

Zóna	Počet obcí	Podíl zóny na všech dojíždějících	Počet dojíždějících do Olomouce	Průměrný počet dojíždějících z obce
50–100 %	0	0,0 %	0	0
35–49,9 %	7	8,4 %	1 324	189
20–34,9 %	41	40,9 %	6 454	157
10–19,9 %	30	17,3 %	2 728	91
5–9,9 %	41	4,6 %	728	18
2–4,9 %	118	19,6 %	3 093	26
0–1,9 %	376	9,2 %	1 444	4
Celkem	613	100,0 %	15 771	26

Tab. 17 Obce s nejvyšším podílem a počtem denní dojížděky k zaměstnaným bydlícím v obci

Podíl dojížděky			Počet dojíždějících		
Obec	Zóna dojížděky	Podíl dojíždějících	Obec	Zóna dojížděky	Počet dojíždějících
Hlušovice	35–49 %	45,5 %	Přerov	2–4,9 %	860
Bukovany	35–49 %	42,5 %	Prostějov	2–4,9 %	819
Křelov-Břuchotín	35–49 %	42,1 %	Šternberk	10–19,9 %	661
Samotišky	35–49 %	41,6 %	Litovel	10–19,9 %	493
Bystrovany	35–49 %	39,5 %	Hlubočky	20–34,9 %	427

Dojížděkové zázemí pro denní dojížděku dosahuje do vzdálenosti přibližně 45 km. Vyplňuje celý okres Olomouc, takřka celý okres Prostějov a přes polovinu okresu Přerov. Na severu dosahuje jižního okraje okresu Bruntál a oblastí kolem rychlostní komunikace na Mohelnici a kolem silnice I. třídy k Šumperku. Jednotlivá pásma dojížděky nemají většinou cirkulární tvar se středem v Olomouci.

Hodnocení podle zón dojížděky

V zóně nad 50 % není přítomna žádná obec.

Zóna mezi 35–49,9 % je zónou s poměrně nízkým počtem dojíždějících. Tato zóna obsahuje nejnižší počet obcí – jedná se pouze o 7 obcí, v pěti případech se jedná o obce sousedící s Olomoucí.

Zóna mezi 20–34,9 %: Co do počtu dojíždějících se jedná o nejsilnější zónu. Tato skupina obcí obsahuje 40,9 % dojíždějících z dojížděkového zázemí. Obce této skupiny leží přibližně kruhově kolem Olomouce, na severu dosahuje okraj

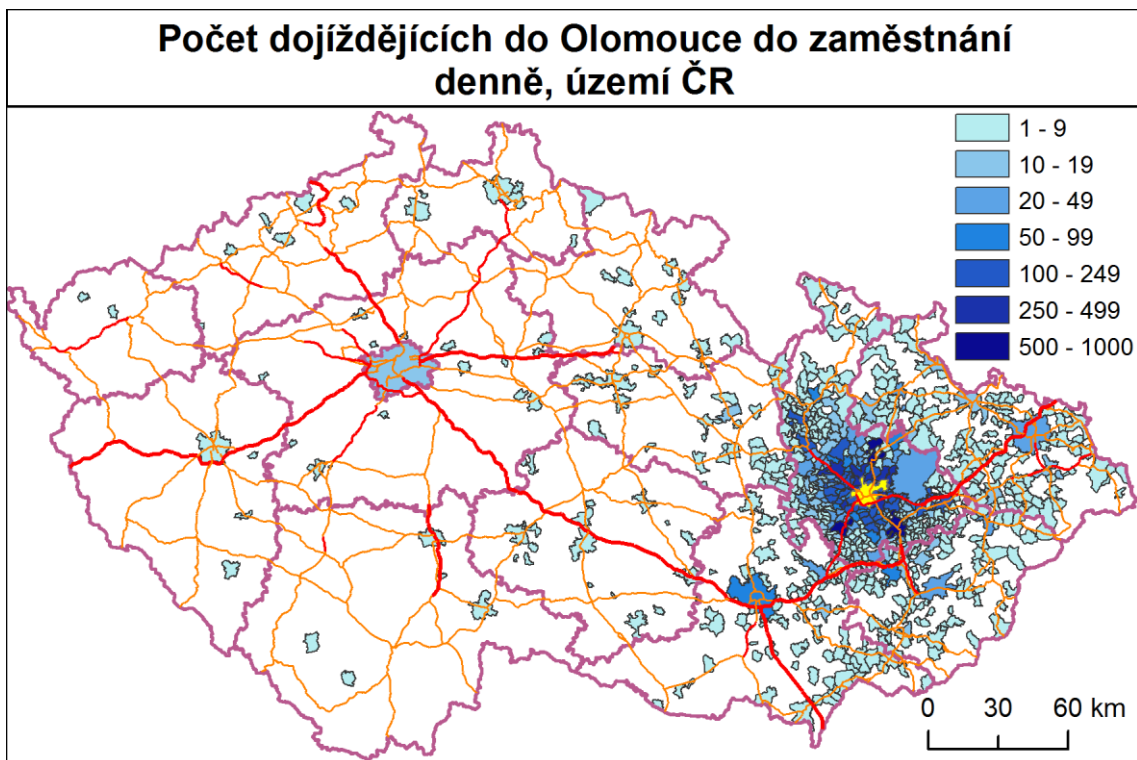
této zóny k jižním okrajům katastru Šternberka a Litovle, na jihu tvoří tyto obce většinou hranici okresu Olomouc a jen zcela výjimečně tato zóna obsahuje obce mimo okres Olomouc.

Zóna mezi 10–19,9 %: zóna je tvořena obcemi vzdálenějšími od Olomouce, tyto obce jsou na mapě uloženy většinou vně předchozí zón, nejvíce je to patrné v oblasti Šternberka a Litovle. Tato zóna obsahuje obě uvedená města. Jedná se o třetí nejpočetnější zónu.

Zóna 5–9,9 %: neobsahuje žádné větší město, jedná se o obce ležící většinou vně předchozí zóny. Grafický vjem z mapy je do určité míry ovlivněný velikostí vojenského újezdu Libavá, který plošně svým územím 327 km² patří mezi největší jednotky na úrovni obcí v ČR, ale počtem obyvatel se řadí mezi menší územní jednotky. Tato zóna je co do počtu dojíždějících nejméně početně zastoupena.

Zóna mezi 2–4,9 %: obsahuje na jihu převážně malé obce v okresech Přerov, Prostějov. Severně jsou v této zóně obce kolem Uničova a dále obce z jižní části okresu Bruntál. Zóna obsahuje větší počet měst: Přerov, Prostějov, Uničov, Mohelnice, Zábřeh, Lipník nad Bečvou. Tato zóna obsahuje vůbec největší počet obcí z hodnoceného dojížděkového zázemí. Co do počtu dojíždějících se jedná o druhou nejsilnější zónu dojížděky.

Pro komplexnější informaci o charakteru denní dojížděky přikládám mapu se znázorněním počtu dojíždějících v denní dojížděce do Olomouce. Je zde patrné, že naprostá většina dojíždějících jsou osoby s bydlištěm v Olomouckém kraji. Obce s dojížděkou vně Olomouckého kraje jsou nejvíce zastoupeny v krajích sousedících s Olomouckým krajem a početně silnější zastoupení mají i velká města: Praha, Brno, Ostrava. Mapa je především v oblasti Čech ve větší vzdálenosti od Olomouce ovlivněna chybnými daty z databáze SLDB 2011. Jako příklad chybných údajů pro denní dojížděku z databáze SLDB 2011 lze uvést obce Rotava a Chodov v Karlovarském kraji se vzdálenostmi 346 a 335 km od Olomouce.



Obr. 8 Počet dojíždějících do zaměstnání do Olomouce v ČR, denní dojíždka

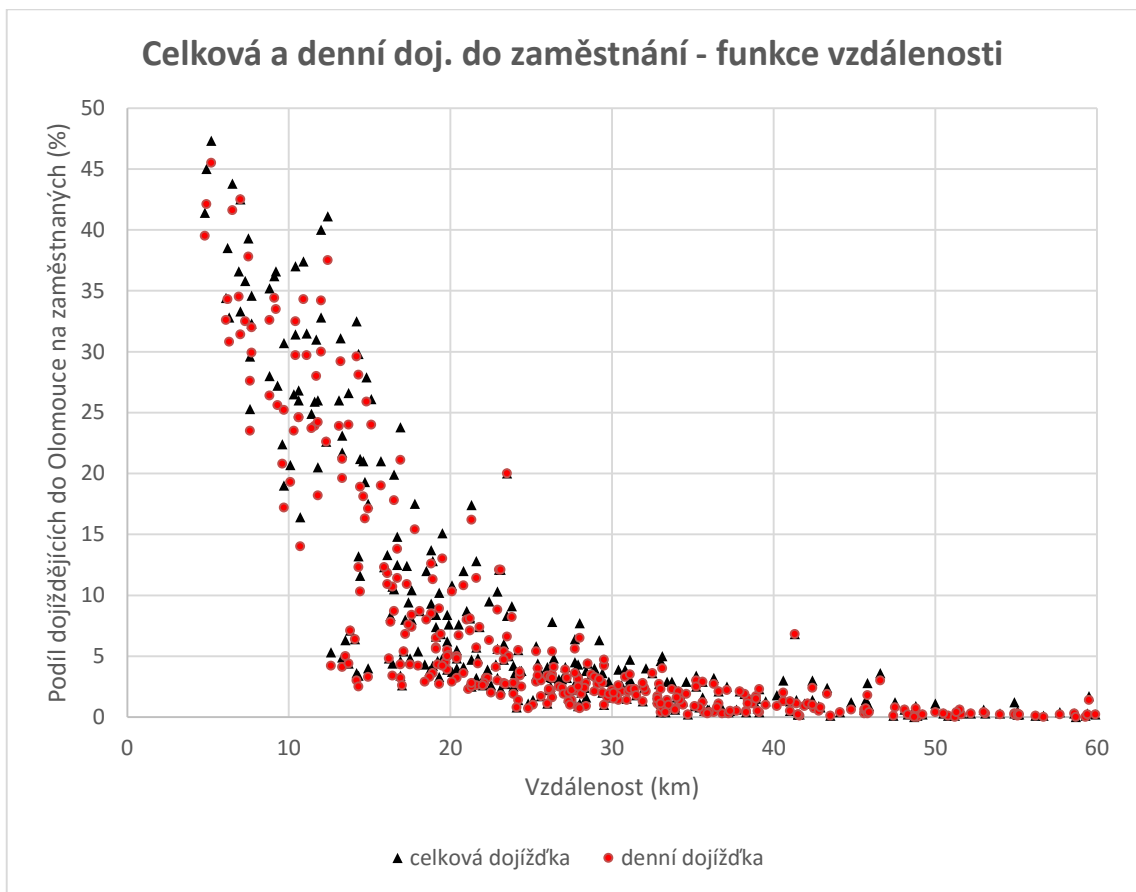
6.1.3. Hodnocení celkové a denní dojíždky do zaměstnání do Olomouce

Z výše uvedených dat je patrné, že dojíždkové zázemí Olomouce jak pro denní, tak pro celkovou dojíždku, je přibližně shodné, vyplňuje celý olomoucký okres a značnou část okresů Prostějov a Přerov. V oblasti na jihu Olomouckého kraje kopíruje dojíždkové zázemí poměrně přesně krajskou hranici. Naproti tomu směrem na sever od Olomouce dosahuje dojíždkové zázemí jak pro denní, tak pro celkovou dojíždku, jen k obcím na jihu okresu Šumperk a částečně také do Moravskoslezského kraje k obcím v okresu Bruntál. Mimo několik obcí při jižní hranici Moravskoslezského kraje obsahuje dojíždkové zázemí Olomouce jen zcela zanedbatelné množství obcí v jiných krajích - jedná se celkem o 3 obce - po jedné ve Zlínském, Jihomoravském a Pardubickém kraji.

Při porovnání dojíždkového zázemí pro celkovou a denní dojíždku jsou na mapách přítomny pouze malé změny. Dojíždkové zázemí pro celkovou dojíždku obsahuje jen o 17 obcí více než zázemí pro dojíždku denní. V dojíždkovém zázemí jak pro celkovou, tak pro denní dojíždku, není přítomna

ani jedna obec s podílem nad 50 % dojíždějících. Nejsilněji zastoupené jsou v zázemí pro denní i celkovou dojížďku shodně obce v pásmu dojíždějících mezi 20–34,9 %. Jmenovitý seznam prvních 5 obcí s nejvyšším podílem dojížďky jak v pásmu denní, tak v pásmu celkové dojížďky se co do vyjmenování nezměnil, v seznamu jsou pouze drobné změny v pořadí jednotlivých obcí. Změny jsou patrné především ve smyslu zařazení části obcí v denní dojížďce do kategorií s nižším podílem dojíždějících do zaměstnání oproti zařazení v dojížďce celkové. Nejvýraznější posun podílové zóny o jednu zónu níže je při srovnání obou dojížďkových zázemí patrný v počtu obcí a v počtu dojíždějících v zóně mezi 35–49,9 % dojíždějících, kde v denní dojížďce poklesl počet obcí a i počet dojíždějících přibližně na polovinu. Pokud se týká měst, o jednu zónu níže klesl podíl denní dojížďky z měst Přerova a Hranic. Ostatní města zůstala ve svých zónách při hodnocení obou dojížďek beze změny.

Z následujícího grafu funkce vzdálenosti je patrný lehce snížený podíl dojíždějících v denní dojížďce ve vztahu ke vzdálenosti mezi skupinami celkové a denní dojížďky. Rozdíly ovšem nejsou výrazné, podle grafu maximálně do rozdílu 5% podílu. Dále je patrná klesající dojížďka jak denní tak celková se vzrůstající vzdáleností.



Obr. 9 Funkce vzdálenosti, porovnání celkové a denní dojíždky do zaměstnání do Olomouce k zaměstnaným bydlícím v obci

Tab. 18 Zastoupení dojíždějících do zaměstnání do Olomouce podle celkové a denní dojíždky v definovaných územích

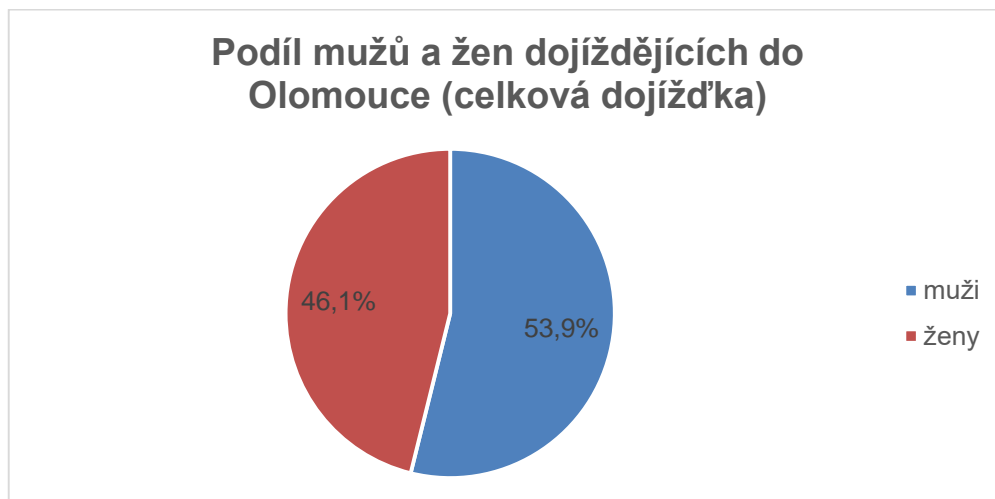
	Celková dojížd'ka - počet osob	Celková dojížd'ka - podíl z celk. počtu dojíždějících	Denní dojížd'ka - počet osob	Denní dojížd'ka - podíl z celk. počtu dojíždějících
Celkový počet dojíždějících do zaměstnání do Olomouce	18 650		16 135	
Počet dojíždějících do zaměstnání do Olomouce z okresu Olomouc	11 497	61,6 %	10 572	65,5 %
Počet dojíždějících do zaměstnání do Olomouce z Olomouckého kraje mimo okres Olomouc	5 171	27,7 %	4 447	27,6 %
Počet dojíždějících do zaměstnání do Olomouce z České republiky mimo Olomoucký kraj	1 982	10,6 %	1 116	6,9 %
Počet dojíždějících z obcí s podílem dojíždějících do 2%	2 667	14,3 %	1 444	8,9 %

Závěrem můžeme konstatovat, že dojížd'kové zázemí Olomouce pro celkovou a denní dojížd'ku se svým rozsahem příliš neliší a je tvořeno především obcemi, v okrese Olomouc, obcemi v převážné části okresu Přerov a Prostějov a sahá přibližně do vzdálenosti 45 km cirkulárně od Olomouce. Při hodnocení dojížd'kového zázemí podle zón se dá vyzorovat vliv vzdálenosti, a částečný vliv přítomnosti rychlostních silnic a vliv velkých zaměstnavatelů. Jednoduchá závislost mimo závislost na vzdálenosti se z dostupných dat vysledovat nedá. Vliv činitelů na utváření dojížd'kového zázemí je multifaktoriální.

Relativně nízký podíl dojíždějících za prací do Olomouce z České republiky mimo Olomoucký kraj je podle mého názoru daný řadou faktorů, z nichž můžeme jmenovat například absenci významnějšího zastoupení celostátních institucí v Olomouci, menší počet významných průmyslových podniků v Olomouci, absenci administrativních center nadnárodních firem.

6.2. Dojíždka do zaměstnání podle pohlaví

Data ze SLBD 2011 jsou pro rozložení dojíždky podle pohlaví k dispozici pro celkovou dojíždku. Struktura dat dostupných v SLDB neumožňuje bližší analýzy dalšího sledování obou pohlaví například dle vzdělání, věku a podobně. Dostupná data také nedovolují určit podíl denní a nedenní dojíždky do zaměstnání. V počtu dojíždějících lehce převažují muži.



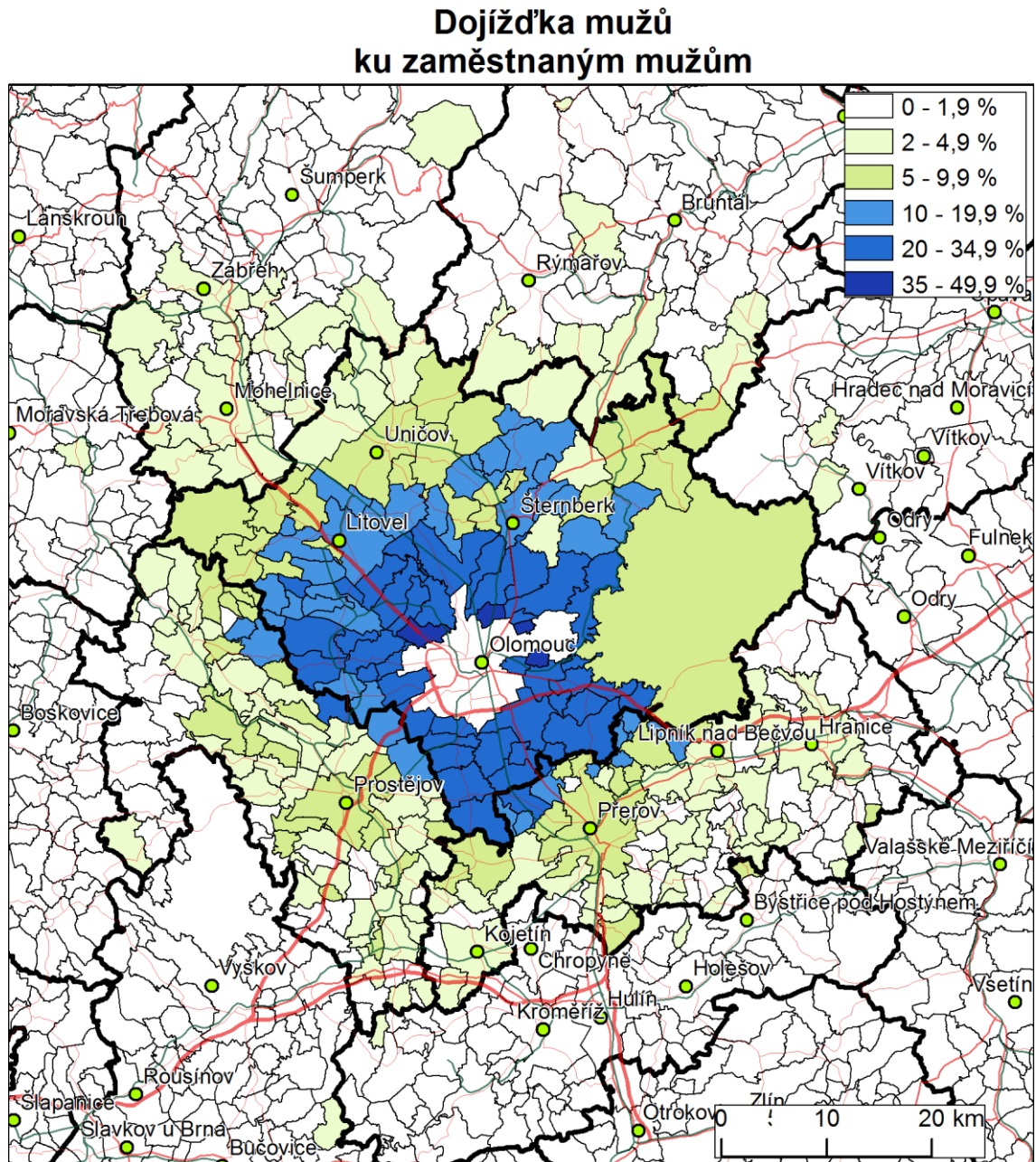
Obr. 10 Podíl mužů a žen dojíždějících do zaměstnání do Olomouce

Tab. 19 Početní a procentuální vyjádření celkové dojíždky do zaměstnání do Olomouce k zaměstnaným bydlícím v obci podle pohlaví, vyjádřeno dle územních jednotek: okres, kraj, republika

	Muži	Podíl mužů	Ženy	Podíl žen
Celková dojíždka Olomouce, rozdíly podle pohlaví	10 045	54 %	8 605	46 %
Počet dojíždějících do zaměstnání do Olomouce z okresu Olomouc	5 725	50 %	5 772	50 %
Počet dojíždějících do zaměstnání do Olomouce z Olomouckého kraje mimo okres Olomouc	2 946	57 %	2 225	43 %
Počet dojíždějících do zaměstnání do Olomouce z České republiky mimo Olomoucký kraj	1 374	69 %	608	31 %

6.2.1. Dojíždka mužů

V celkové dojíždce do zaměstnání převažuje dojíždka mužů nad dojíždkou žen přibližně o 8 %, v samotném dojíždkovém zázemí je tato počtení převaha mužů poloviční, rozdíl mezi oběma pohlavími dosahuje v dojíždkovém zázemí pouhých 4 %.



Obr. 11 Dojíždkové zázemí Olomouce, muži. Celková dojíždka k zaměstnaným mužům bydlícím v obci.

Tab. 20 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících mužského pohlaví do zaměstnání do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k zaměstnaným mužům bydlícím v obci. Celková dojíždka.

Zóna	Počet obcí	Podíl zóny na všech dojíždějících	Počet dojíždějících do Olomouce	Průměrný počet dojíždějících z obce
50–100 %	0	0,0 %	0	0
35–49,9 %	4	4,3 %	431	108
20–34,9 %	44	36,9 %	3 710	84
10–19,9 %	33	15,2 %	1 531	46
5–9,9 %	58	17,6 %	1 771	31
2–4,9 %	122	9,1 %	917	8
0–1,9 %	554	16,8 %	1 685	3
Celkem	815	100,0 %	10 045	12

Dojíždkové zázemí pro dojíždku mužů do zaměstnání dosahuje do vzdálenosti přibližně 50 km. Vyplňuje celý okres Olomouc, takřka celý okres Prostějov a Přerov a jižní části okresu Šumperk a okresu Bruntál. Severněji zasahuje nesouvisle až za Rýmařov a Šumperk.

Hodnocení podle zón dojíždky

V zóně nad 50 % není přítomna žádná obec.

V zóně mezi 35–49,9 % leží pouze 4 obce a početní podíl zóny na dojíždce je nízký. Jedná se vesměs o obce přiléhající k Olomouci.

Zóna mezi 20–34,9 % obsahuje 44 obcí a z hlediska počtu dojíždějících je nejvýznamnější. Obce této zóny s výjimkou oblasti vojenského újezdu Libavá obkružují Olomouc do vzdálenosti přibližně 20 km. Tato zóna obsahuje i menší množství obcí, které jsou situované v okresech Přerov a Prostějov, tyto obce většinou leží u hranic Olomouckého okresu.

Zóna mezi 10–19,9 % je druhou nejpočetnější zónou a je tvořena obcemi ležícími vně od předchozích obcí. V této zóně jsou města Šternberk a Litovel.

Zóna mezi 5–9,9 % je třetí nejpočetnější zónou, je uložena zevně od předchozí zóny a obsahuje města Uničov, Přerov a Prostějov. Města Přerov a Prostějov tvoří dohromady více jak 50 % dojíždky v této zóně.

Zóna mezi 2–4,9 % obsahuje 554 obcí. Tato zóna obsahuje menší vzdálenější města: Hranice, Lipník nad Bečvou, Kojetín, Mohelnice, Zábřeh. Tato zóna obsahuje největší počet obcí z hodnoceného dojíždkového zázemí. Jedná se o

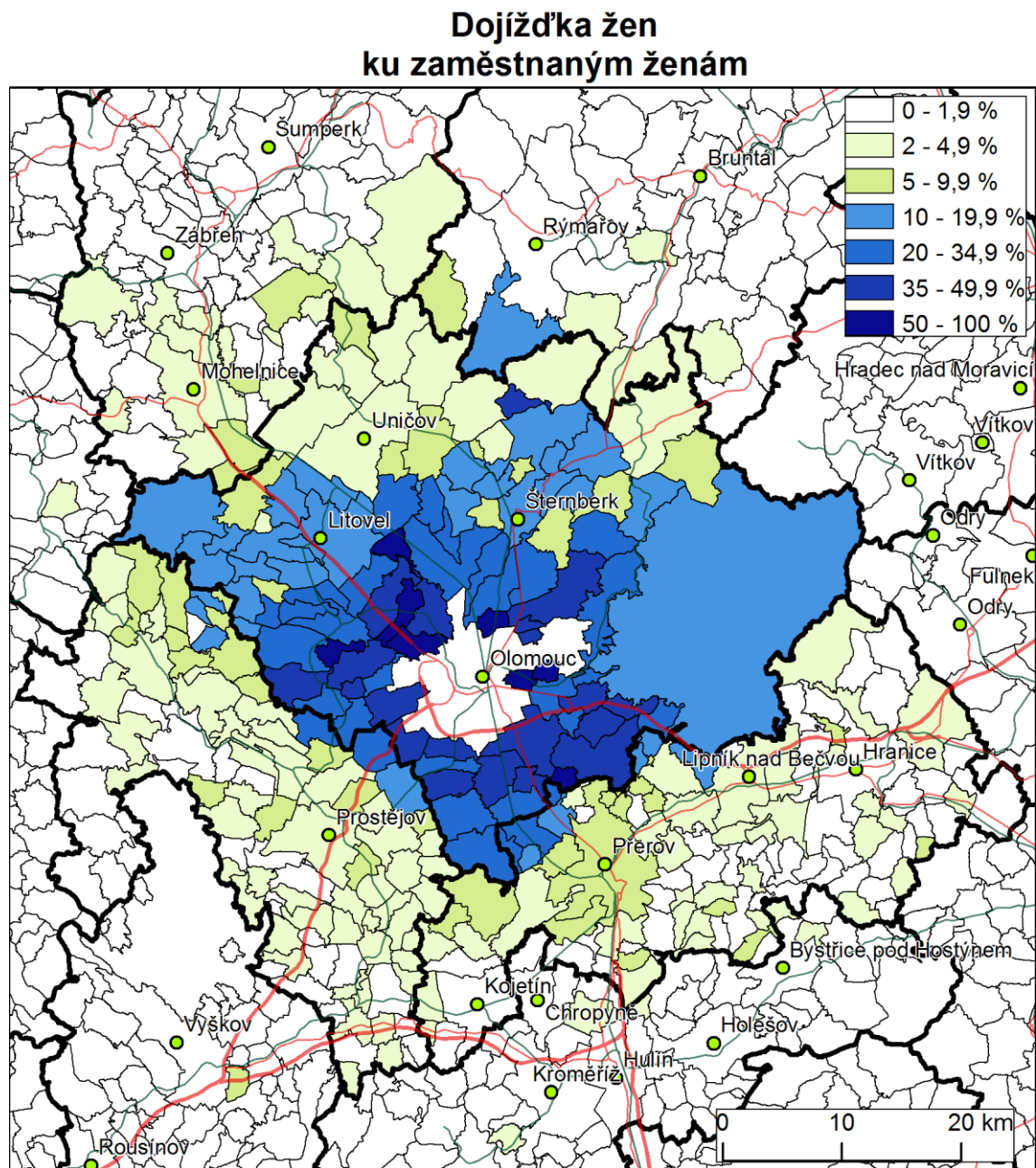
vzdálenější obce, mezi nimi i obce, které nenavazují přímo na tuto zónu a jsou osamoceně ležící v oblasti za Šumperkem a Rýmařovem.

Tab. 21 Obce s nejvyšším podílem a počtem dojíždějících mužského pohlaví k zaměstnaným mužům bydlícím v obci

Podíl dojížd'ky			Počet dojíždějících		
Obec	Zóna dojížd'ky	Podíl dojíždějících	Obec	Zóna dojížd'ky	Počet dojíždějících
Hlušovice	35–49 %	40,5 %	Prostějov	5–9,9 %	535
Křelov-Břuchotín	35–49 %	40,0 %	Přerov	5–9,9 %	521
Samotišky	35–49 %	39,8 %	Šternberk	10–19,9 %	420
Bukovany	35–49 %	37,3 %	Litovel	10–19,9 %	286
Bystrovany	20–34 %	34,8 %	Hlubočky	20–34,9 %	241

6.2.2. Dojíždka žen

Podíl žen v hodnoceném dojíždkovém zázemí činí 48 %.



Obr. 12 Dojíždkové zázemí Olomouce, ženy. Celková dojíždka k zaměstnaným ženám bydlícím v obci.

Tab. 22 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících ženského pohlaví do zaměstnání do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k zaměstnaným ženám bydlícím v obci. Celková dojíždka.

Zóna	Počet obcí	Podíl zóny na všech dojíždějících	Počet dojíždějících do Olomouce	Průměrný počet dojíždějících z obce
50–100 %	6	5,8 %	500	83
35–49,9 %	22	24,9 %	2 141	97
20–34,9 %	30	26,5 %	2 279	76
10–19,9 %	31	11,2 %	968	31
5–9,9 %	48	8,9 %	763	16
2–4,9 %	113	12,4 %	1 065	9
0–1,9 %	336	10,3 %	889	3
Celkem	586	100,0 %	8 605	15

Rozsah dojížděkového zázemí u žen je velmi podobný rozsahu dojížděkového zázemí u mužů, dosahuje do vzdálenosti přibližně 50 km. Vyplňuje celý okres Olomouc, takřka celý okres Prostějov a Přerov a jižní části okresu Šumperk a okresu Bruntál z Moravskoslezského kraje. Na severu zasahuje nesouvisle až za Rýmařov a dosahuje jižně od Šumperku. Dojížděkové zázemí žen se liší především větším podílem dojíždějících žen z bližších obcí.

Hodnocení podle zón dojížděky

V zóně nad 50 % je přítomno 6 obcí. Jedná se o menší obce do vzdálenosti 15 km od Olomouce. Tato zóna početně tvoří 5,9 % dojíždějících.

Zóna mezi 35–49,9 % obsahuje 22 obcí. Počtem dojíždějících je to 2. nejvýznamnější zóna. Tyto obce jsou rozmístěny s výjimkou severní oblasti směrem ke Šternberku a s výjimkou oblasti Libavé cirkulárně kolem Olomouce. Jedná se o menší obce, zóna neobsahuje žádné větší město.

Zóna mezi 20–34,9 % je početně nejvýznamnější. Obce z této zóny leží vně předchozí zóny, na severu obce z této zóny naléhají na Olomouc.

Zóna mezi 10–19,9 %. Tato zóna je početně 3. nejvýznamnější, obsahuje menší obce ve větší vzdálenosti od Olomouce než předchozí dvě zóny a obsahuje rovněž dvě blíže položená města na severu dojížděkového zázemí: Litovel a Šternberk.

Zóna 5–9,9 %. Tato zóna je početně 4. nejvýznamnější a obsahuje většinou menší obce sousedící vně s předchozími zónami, zčásti leží tyto obce

osamoceně, bez návaznosti na ostatní obce z této zóny. Zóna obsahuje Přerov, který tvoří přes 50 % dojížděky této zóny.

Zóna mezi 2–4,9 % obsahuje většinou menší obce ležící v sousedících okresech s okresem Olomouc, včetně okresu Bruntál z Moravskoslezského kraje. Z měst jsou v této zóně umístěny Prostějov, Lipník nad Bečvou, Uničov a Mohelnice.

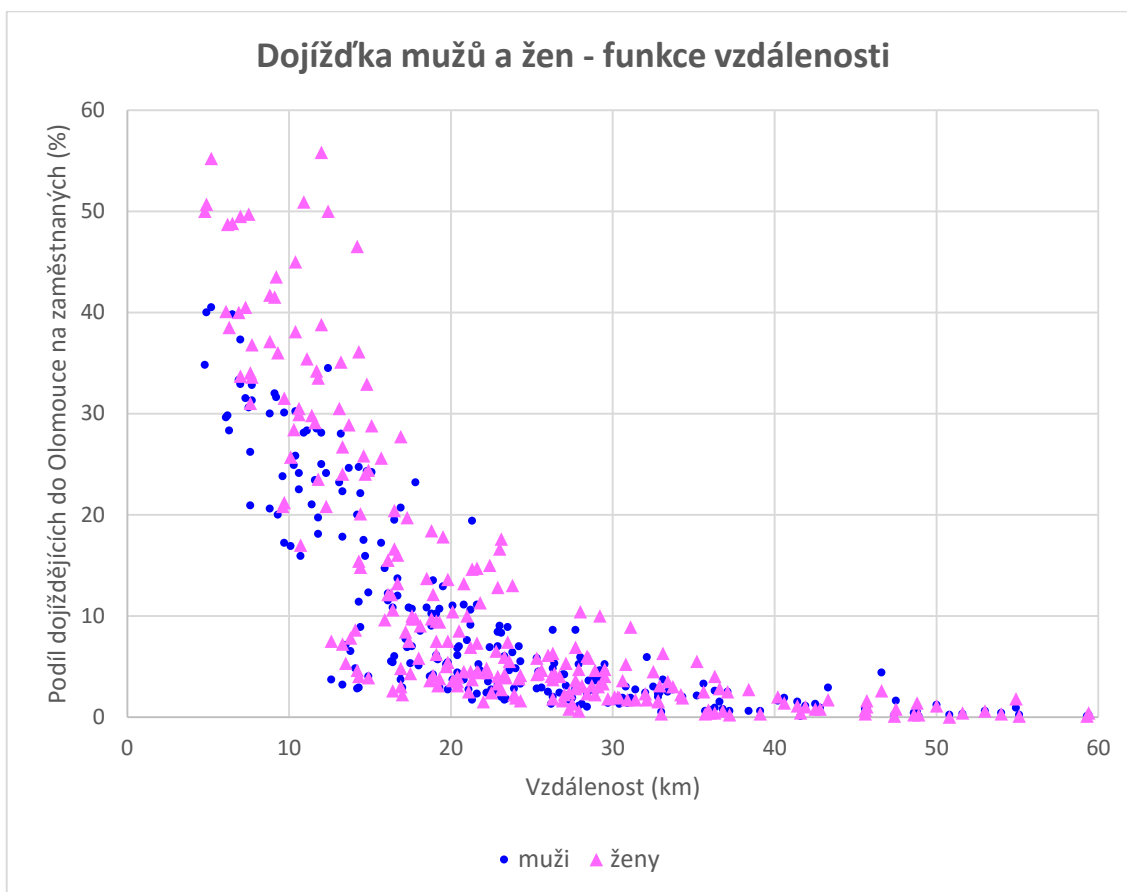
Tab. 23 Obce s nejvyšším podílem a počtem dojíždějících ženského pohlaví k zaměstnaným ženám bydlícím v obci

Podíl dojížděky			Počet dojíždějících		
Obec	Zóna dojížděky	Podíl dojíždějících	Obec	Zóna dojížděky	Počet dojíždějících
Suchonice	50–100 %	55,8 %	Přerov	5–9,9 %	441
Hlušovice	50–100 %	55,2 %	Prostějov	2–4,9 %	380
Loučany	50–100 %	50,9 %	Šternberk	10–19 %	329
Křelov-Břuchotín	50–100 %	50,7 %	Litovel	10–19 %	257
Bystrovany	50–100 %	50,0 %	Hlubočky	20–34 %	231

6.2.3. Hodnocení dojížděky podle pohlaví

Dojížděková zázemí Olomouce pro obě pohlaví jsou svým rozsahem přibližně shodná, mezi počtem obcí s dojížděkou mužů a žen je rozdíl pouhých 11 obcí, což činí 1 % z počtu všech obcí v dojížděkovém zázemí. Vzdálenostně zasahují obě dojížděková zázemí až do hornatých oblastí Jesenicka 50 km od Olomouce, jedná se o obce v okrese Šumperk a Bruntál. V oblasti na jihu Olomouckého kraje vyplňuje shodně dojížděkové zázemí pro muže i ženy větší část okresu Přerov a především okresu Prostějov.

Hlavní rozdíly mezi oběma pohlavími jsou v rozdílném početním zastoupení obou pohlaví v jednotlivých obcích. Ženy mají rozsáhlejší zónu dojížděky s podílem nad 35 %. V zóně s podílem nad 50 % dojíždějících je zařazeno 6 obcí u žen a žádná obec u mužů a v zóně mezi 35–49,9 % dojíždějících je u žen zařazeno 22 obcí, zatímco u mužů pouze 6 obcí. Vyšší podíly dojížděky žen se týkají prakticky vesměs pouze obcí umístěných v blízké vzdálenosti od Olomouce. Ženy z blízkého okolí Olomouce tedy často dojíždějí do velkého centra – Olomouce – za prací. Dojížděka mužů převažuje ze vzdálenějších obcí od Olomouce, větší počty obcí u mužů jsou zařazeny spíše do zón s menším podílem dojížděky, které jsou umístěny dále od Olomouce.

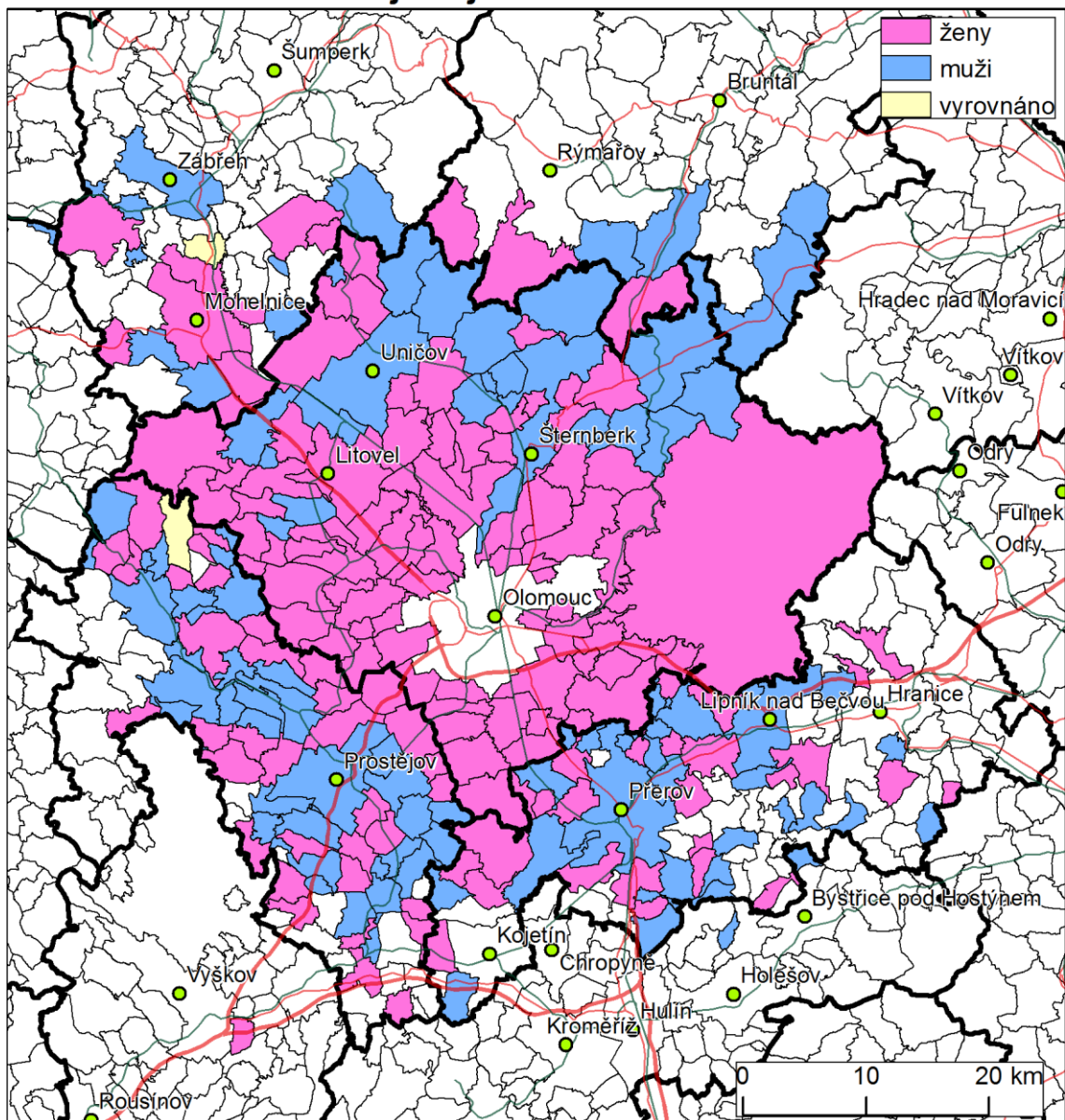


Obr. 13 Funkce vzdálenosti, porovnání celkové dojíždky podle pohlaví k zaměstnaným mužům a ženám bydlícím v obci

Podle funkce vzdálenosti je názorně patrný vyšší podíl dojíždky žen v bližších obcích. Přibližně v polovině intervalu 20–30 km dochází ke změně převahy podílu dojíždějících ve prospěch mužů.

Fakt, že v bližších obcích převažuje podíl dojíždky žen, rovněž přehledně graficky ilustruje mapa na obr. 14., kde zbarvení jednotlivých obcí v mapě odpovídá vyššímu podílu dojíždky podle pohlaví. Z mapy jsou rovněž patrné vyšší podíly dojíždějících mužů z většiny měst. Vyšší podíl dojíždky žen je pouze v Litovli a v Mohelnici.

Pohlaví s vyšším podílem zaměstnaných dojíždějících do Olomouce



Obr. 14 Obce s vyšším podílem dojíždějících podle pohlaví k zaměstnaným mužům a ženám bydlícím v obci

Tab. 24 Zastoupení dojíždějících do zaměstnání do Olomouce podle pohlaví v definovaných územích

	Muži: počet v územním celku	Muži: podíl v územním celku	Muži: podíl při srovnání s ženami	Ženy: počet v územním celku	Ženy: podíl v územním celku	Ženy: podíl při srovnání s muži
Celková dojíždka do zaměstnání	10 045	100 %	53,9 %	8 605	100 %	46,1 %
Dojíždějící do zaměstnání z okresu Olomouc	5 725	57,0 %	49,8 %	5 772	67,1 %	50,2 %
Dojíždějící do zaměstnání z Olomouckého kraje mimo okres Olomouc	2 946	29,3 %	57,0 %	2 225	25,9 %	43,0 %
Dojíždějících do zaměstnání z České republiky mimo Olomoucký kraj	1 374	13,7 %	69,3 %	608	7,1 %	30,7 %
Dojíždějící do zaměstnání z dojíždkového zázemí	8 360	83,2 %	52,0 %	7 716	89,7 %	48,0 %
Dojíždějící do zaměstnání mimo dojíždkové zázemí	1 685	16,8 %	65,5 %	889	10,3 %	34,5 %

Při srovnání dojíždky podle pohlaví je možno vyvodit tyto závěry:

1) S určitými omezeními je jak dojíždka žen, tak dojíždka mužů nepřímo závislá na vzdálenosti od centra.

2) V obcích přibližně do vzdálenosti 20–30 km od Olomouce převažuje podíl dojíždky žen nad podílem dojíždky mužů.

3) V městech je většinově převažující podíl dojíždky mužů.

Rozdíly mezi pohlavími, které mohou hrát roli pro vysvětlení tohoto rozložení, jsou následující:

Ženy mají v klasickém modelu domácnosti více domácích prací a vzdálenost dojížděky do zaměstnání a s ní související časová náročnost dojížděky hraje u žen podstatnější roli při výběru zaměstnání, než je tomu u mužů. Tato tradiční úloha v rodině ženy hendikepuje typicky například pro denní vyjížděku do zaměstnání, ale i pro denní dojížděku s větší časovou náročností.

Ženy mají v průměru nižší finanční odměnu za práci (32) a proto je pro ně delší dojížděková vzdálenost, která bývá většinou spojena s větší finanční náročností, finančně méně výhodná. Na druhé straně je nutné konstatovat, že rozdíly v dojížděce mezi jednotlivými pohlavími nejsou markantní. Co do vyjádření procentních bodů se podíl dojížděky v jednotlivých zónách dojížděkového zázemí liší maximálně o 26 %. Tento fakt lze vysvětlit, tím, že ve společnosti se postupně uplatňuje trend ke stírání genderových rozdílů, co se týká volby a výkonu povolání. Ženy jsou dnes početněji zastoupeny i v povoláních, která se dříve považovala za takřka výlučně mužskou záležitost, jako například Policie České republiky a Armáda České republiky (33). Ve společnosti se rovněž uplatňuje trend ke stírání rozdílů ve finanční odměně za práci mezi oběma pohlavími. Stoupá rovněž počet žen na vyšších zaměstnaneckých pozicích. Roli pro zvýšenou dojížděku žen patrně hraje i snadná dopravní dostupnost. V mapě na obr. 14 se značením obcí podle vyššího podílu dojížděky je nápadná převaha dojížděky v místě rychlostní silnice směrem z Olomouce na Mohelnici.

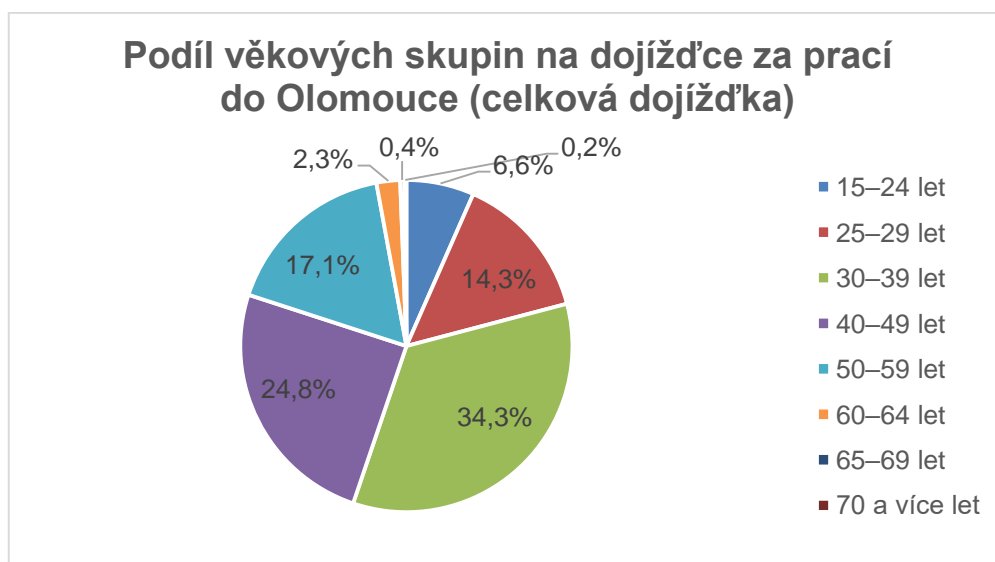
Muži jsou ve srovnání s ženami více ochotni dojíždět na delší vzdálenosti. Ochota dojíždění na delší vzdálenost souvisí s řadou faktorů. Důležitou roli hraje vyšší průměrné finanční ohodnocení za práci, muži jsou ochotni dojíždět i z větší vzdálenosti, aby finančně zabezpečili rodinu, a vzhledem k vyššímu ohodnocení za práci se jim vyplatí i finančně náročnější dojížděka z větší vzdálenosti. Další faktor, který hraje svou roli v dojížděce z větší vzdálenosti u mužů, je vyšší počet zaměstnaných mužského pohlaví v odvětvích, kde bývá turnusové dojíždění do zaměstnání (typicky ve stavebnictví). Další faktor, který vysvětlí převažující podíl dojížděky mužů z větší vzdálenosti, představuje, jak bylo uvedeno výše, rozdílné rozložení úloh v péči o domácnost. Svou roli patrně hraje i vyšší fyzická odolnost mužů při dojížděce z větší vzdálenosti. Převažující dojížděka mužů z větších měst v okolí Olomouce souvisí patrně s tím, že ženy mají větší snahu najít si místo zaměstnání v místě bydliště a v jeho okolí.

Výjimkou je převažující podíl dojíždky žen z Litovle a Mohelnice, který by mohl částečně souviset s relativní menší náročností dojíždky do Olomouce po rychlostní silnici do Olomouce.

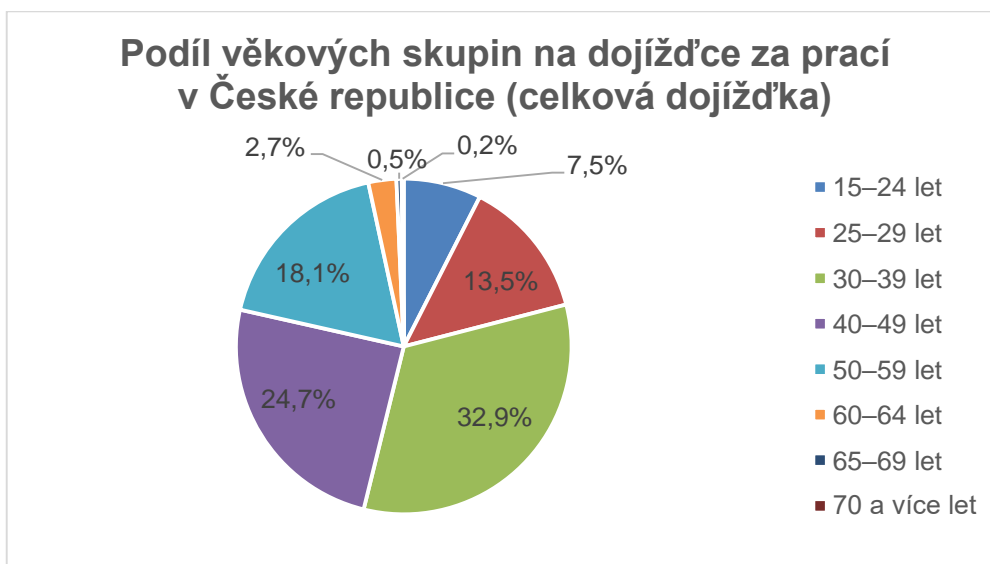
6.3. Dojíždka do zaměstnání podle věkových skupin

Data ze SLDB jsou pro rozložení dojíždky podle věku k dispozici pro celkovou dojíždku. Omezení při hodnocení dat ze SLDB 2011 spočívá ve faktu, že zdrojová data dostupná pro skupinu vyjíždějících do zaměstnání jsou v SLDB 2011 seříděna podle jiných věkových kategorií, než data, která byla dostupná pro skupinu zaměstnaných bydlících v obci – viz kapitola metodika. Tímto mohlo dojít k částečnému ovlivnění hodnocení.

Při srovnání grafu dojíždky do Olomouce s grafem zobrazujícím podíly dojíždky v České republice je patrné, že podíly dojíždky podle věku jsou v obou případech velmi podobné.



Obr. 15 Podíl věkových kategorií dojíždějících do zaměstnání do Olomouce

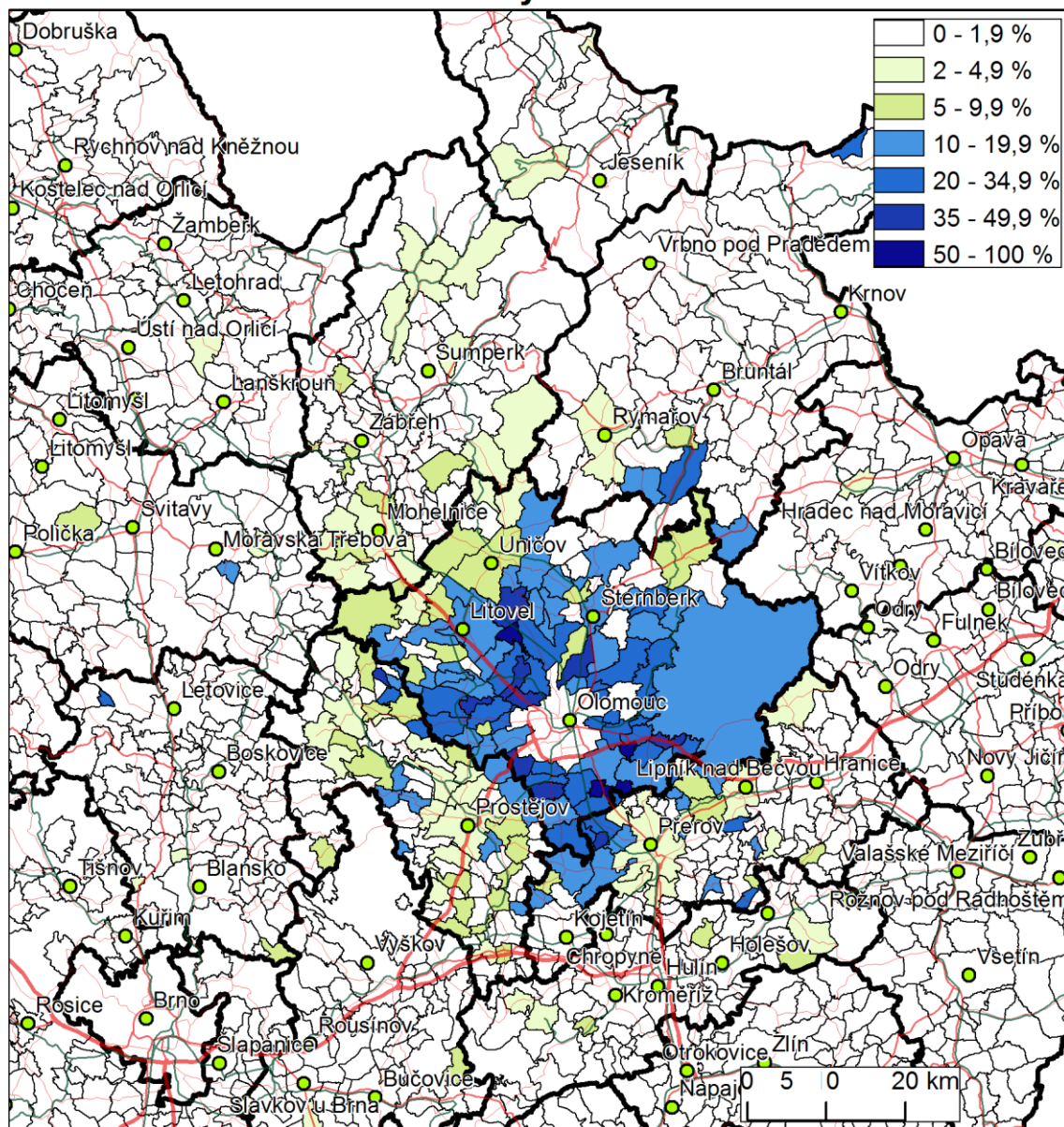


Obr. 16 Podíl věkových kategorií dojíždějících do zaměstnání v ČR

6.3.1. Dojíždka věkové skupiny 15–24 let

V této věkové kategorii dojíždí do zaměstnání do Olomouce 1 086 osob.

**Dojíždka ve věku 15-24 let
ku zaměstnaným ve věku 15-24 let**



Obr. 17 Dojíždkové zázemí Olomouce, věková kategorie 15–24 let. Celková dojíždka k zaměstnaným ve věku 15–24 let bydlícím v obci.

Tab. 25 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících ve věku 15–24 let do zaměstnání do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k zaměstnaným ve věku 15–24 let bydlícím v obci. Celková dojíždka.

Zóna	Počet obcí	Podíl zóny na všech dojíždějících	Počet dojíždějících do Olomouce	Průměrný počet dojíždějících z obce
50–100 %	4	1,5 %	18	5
35–49,9 %	10	8,3 %	103	10
20–34,9 %	36	27,7 %	343	10
10–19,9 %	50	25,7 %	318	6
5–9,9 %	52	8,0 %	99	2
2–4,9 %	50	16,6 %	205	4
0–1,9 %	89	12,2 %	151	2
Celkem	291	100,0 %	1 237	4

Dojíždkové zázemí pro dojíždku ve věku 15–24 let je poměrně rozsáhlé, obsahuje 202 obcí. Pro srovnání – dojíždkové zázemí pro celkovou dojíždku do zaměstnání do Olomouce obsahuje obcí 254. Dojíždkové zázemí je umístěno cirkulárně kolem Olomouce a vyplňuje takřka celý okres Olomouc a menší část okresu Prostějov a Přerov. Ojedinele jsou v dojíždkovém zázemí umístěny obce za vzdálenostní hranicí 50 km (obce na Jesenicku, obce mimo Olomoucký kraj ve vzdálenějších okresech jiných krajů na Moravě, zcela ojedinele i obce v Čechách). Podle grafu funkce vzdálenosti zasahuje dojíždka až do vzdálenosti kolem 60 km, podíly dojíždky nad 10 % jsou přibližně do vzdálenosti 40 km.

Hodnocení podle zón dojíždky

Zóna 50–100 %: V této zóně se vyskytují pouze čtyři obce. Počet dojíždějících je nevýznamný.

Zóna 35–49 %: Tato zóna obsahuje deset obcí, které jsou uloženy nesouvisle v bližším okolí Olomouce. Početně se řadí k méně významným zónám dojíždky.

Zóna 20–34 %: Tato relativně početná zóna sestává z většího množství obcí v okolí Olomouce a tvoří největší podíl na všech dojíždějících za prací: 27,7 %, celkově se jedná o 343 dojíždějících.

Zóna 10–19 %: Tato zóna spolu s předchozí zónou vytváří kompaktní cirkulární území kolem Olomouce. Na jihu částečně přesahuje do okresů Prostějov a Přerov. Na severu zaujímá města Litovel a Šternberk a také některé obce na

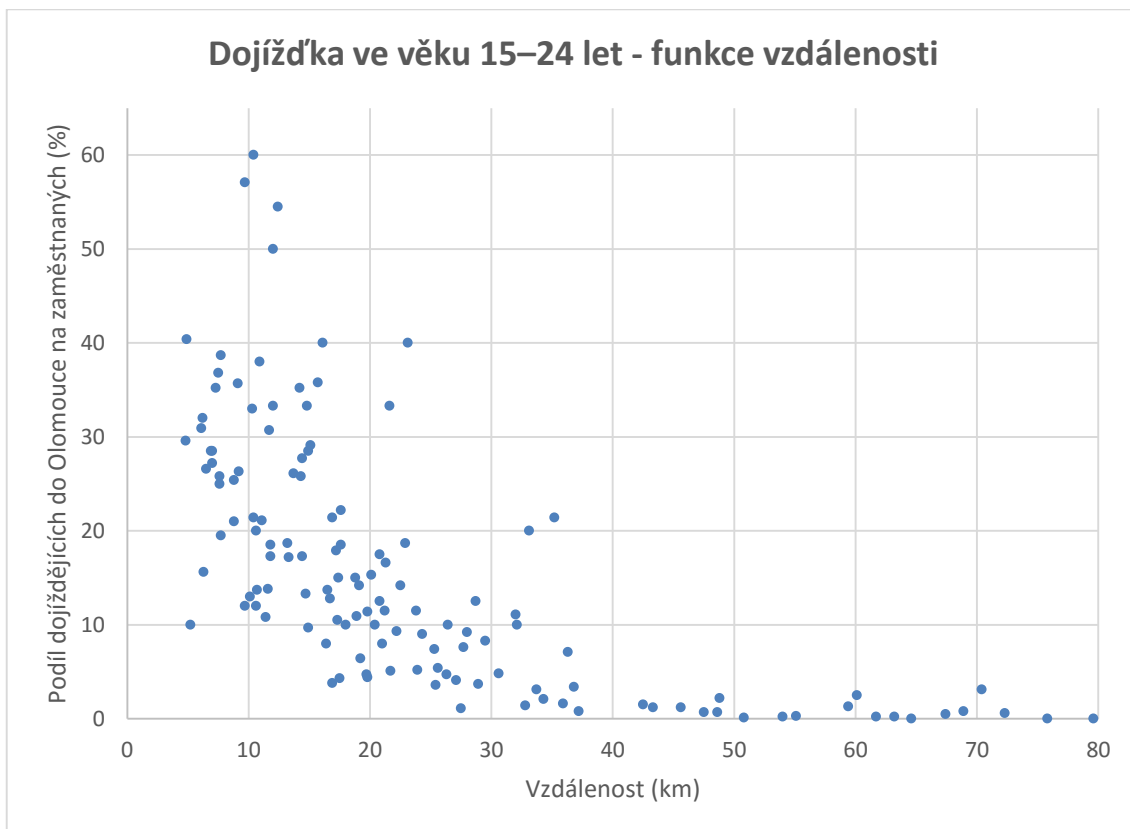
Uničovsku. Do zóny nad 10 % patří i některé obce z okresu Bruntál. Dojíždějí z této zóny tvoří druhý největší podíl – 25,7 % všech dojíždějících. Z měst spadá do této zóny Šternberk a Litovel.

Zóna 5–9,9 %: V této zóně se nachází 52 obcí, nejvyšší počet obcí ze všech zón dojíždkového zázemí. Z měst se do této zóny řadí Uničov.

Zóna 2–4,9 %: Do této zóny spadají některá vzdálenější města, například Prostějov, Přerov, Lipník nad Bečvou, Rýmařov a Mohelnice.

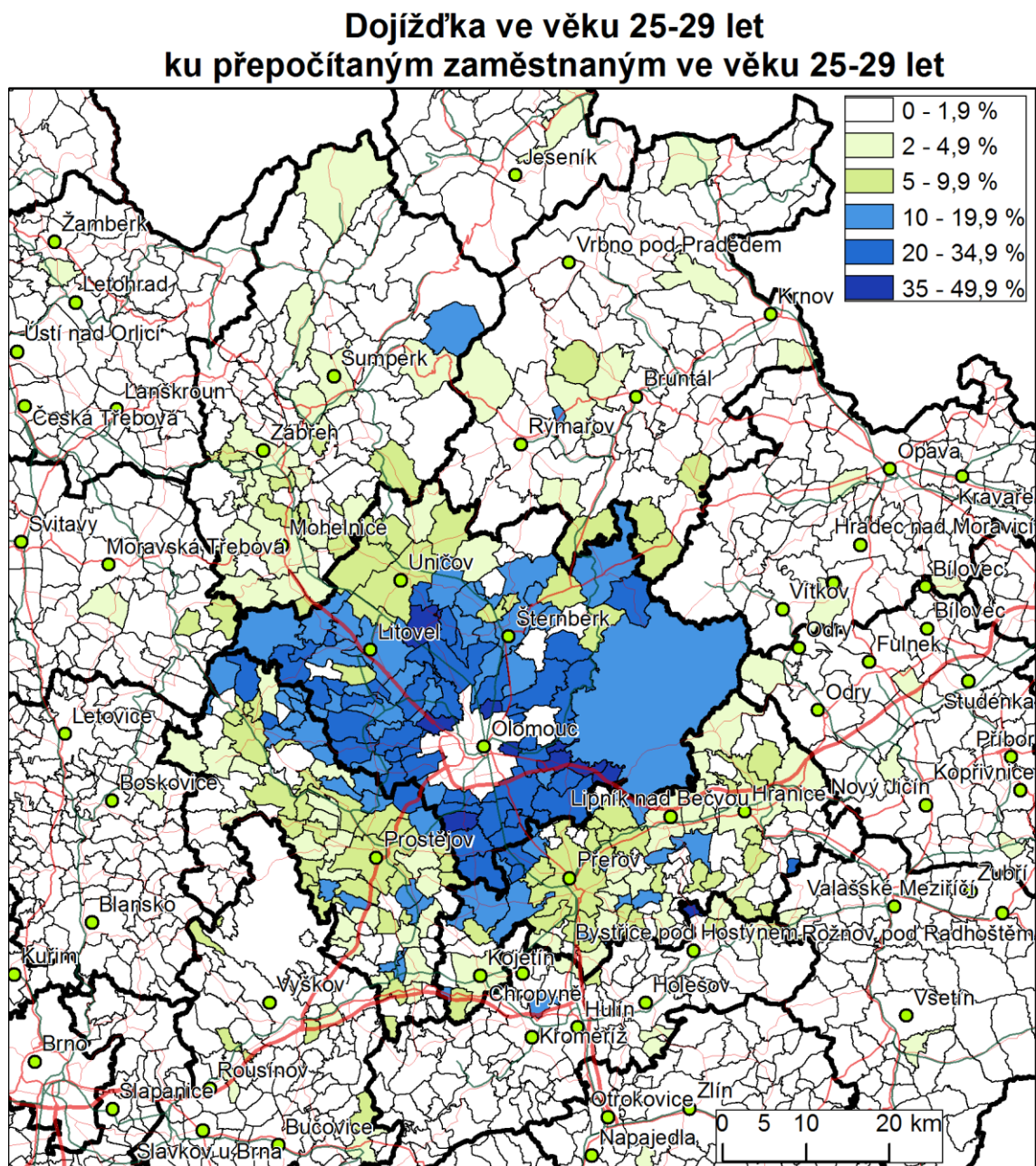
Tab. 26 Obce s nejvyšším podílem a počtem dojíždějících ve věku 15–24 let k zaměstnaným ve věku 15–24 let bydlícím v obci

Podíl dojížděky			Počet dojíždějících		
Obec	Zóna dojížděky	Podíl dojíždějících	Obec	Zóna dojížděky	Počet dojíždějících
Krčmaň	50–100 %	60,0 %	Přerov	2–4,9 %	63
Svésedlice	50–100 %	57,1 %	Prostějov	2–4,9 %	53
Střeň	50–100 %	54,5 %	Šternberk	10–19,9 %	47
Suchonice	50–100 %	50,0 %	Litovel	10–19,9 %	45
Křelov-Břuchotín	35–49 %	40,4 %	Hlubočky	20–34,9 %	40



6.3.2. Dojíždka věkové skupiny 25–29 let

V této věkové kategorii dojíždí do zaměstnání do Olomouce 2 295 osob.



Obr. 19 Dojíždkové zázemí Olomouce, věková kategorie 25–29 let. Celková dojíždka k zaměstnaným ve věku 25–29 let bydlícím v obci

Tab. 27 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících ve věku 25–29 let do zaměstnání do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k zaměstnaným ve věku 25–29 let bydlícím v obci. Celková dojíždka.

Zóna	Počet obcí	Podíl zóny na všech dojíždějících	Počet dojíždějících do Olomouce	Průměrný počet dojíždějících z obce
50–100 %	0	0,0 %	0	0
35–49,9 %	11	7,3 %	195	18
20–34,9 %	48	29,7 %	794	17
10–19,9 %	62	18,0 %	480	8
5–9,9 %	92	21,0 %	560	6
2–4,9 %	99	10,0 %	266	3
0–1,9 %	176	14,1 %	377	2
Celkem	488	100,0 %	2 672	5

Dojíždkové zázemí pro věkovou skupinu 25–29 let obsahuje vůbec nejvyšší počet obcí. Spadá do něj celkem 312 obcí. Co do významu podle počtu dojíždějících je ovšem až na třetím místě v pořadí. Podle grafu vzdálenosti dosahuje dojíždka až do vzdálenosti 80 km. Významnější podíly dojíždky jsou do 40 km. Dojíždkové zázemí vyplňuje až na několik obcí na severu celý okres Olomouc a většinu okresů Prostějov a Přerov. Nesouvisle obsahuje obce v okrese Šumperk a v částech okresu Bruntál, v těchto dvou okresech obsahuje i některé obce z hraniční oblasti s Polskem. Některé obce se izolovaně vyskytují i mimo Olomoucký a Moravskoslezský kraj. Při hodnocení významu dojíždkového zázemí pro tuto věkovou kategorii je potřeba si uvědomit, že obsahuje užší věkový interval 5 let.

Hodnocení podle zón dojíždky

Zóna 50–100 %: neobsahuje žádnou obec.

Zóna 35–49 %: Tato zóna obsahuje 11 obcí. Nápadná je koncentrace tří z těchto obcí podél dálnice D35 směrem z Olomouce na Lipník nad Bečvou. Jedná se o Práslavice, Daskabát a Velký Újezd.

Zóna 20–34 %: Tyto obce se nacházejí převážně v jižní polovině okresu Olomouc, v bližším i vzdálenějším okolí Olomouce. Tato zóna zaujímá 794 dojíždějících a tvoří mezi zónami největší podíl dojíždějících: 29,7 %.

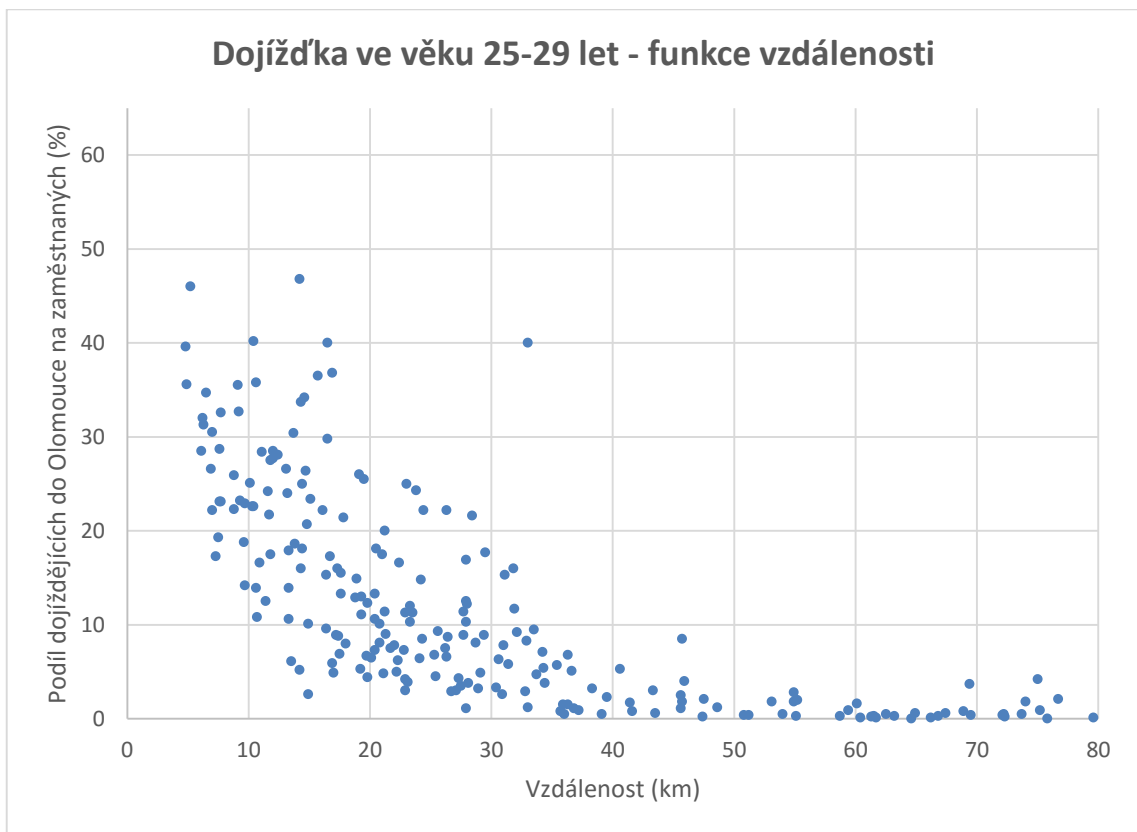
Zóna 10–19 %: Tato zóna zahrnuje i Litovelsko, většinu oblasti Šternberska a vojenský újezd Libavá. Počet dojíždějících činí 480, třetí nejvyšší počet v rámci jednotlivých zón. Tato zóna obsahuje města Šternberk a Litovel.

Zóna 5–9,9 %: Do této zóny patří 21 % dojíždějících, což je druhý největší podíl dle počtu dojíždějících. Náleží sem obce na Uničovsku, dále také mnoho obcí na Přerovsku a Prostějovsku. Z měst sem patří Prostějov, Přerov, Uničov.

Zóna 2–4,9 %: Do této zóny spadají četné obce na Prostějovsku a Přerovsku a také menší část obcí v okrese Šumperk, včetně měst Mohelnice, Zábřehu a Šumperka.

Tab. 28 Obce s nejvyšším podílem a počtem dojíždějících ve věku 25–29 let k zaměstnaným ve věku 25–29 let bydlícím v obci

Podíl dojížd'ky			Počet dojíždějících		
Obec	Zóna dojížd'ky	Podíl dojíždějících	Obec	Zóna dojížd'ky	Počet dojíždějících
Daskabát	35–49 %	46,8 %	Prostějov	5–9,9 %	164
Hlušovice	35–49 %	46,0 %	Přerov	5–9,9 %	145
Přáslavice	35–49 %	40,2 %	Šternberk	10–19 %	101
Strukov	35–49 %	40,0 %	Litovel	10–19 %	87
Blazice	35–49 %	40,0 %	Hlubočky	20–34 %	68

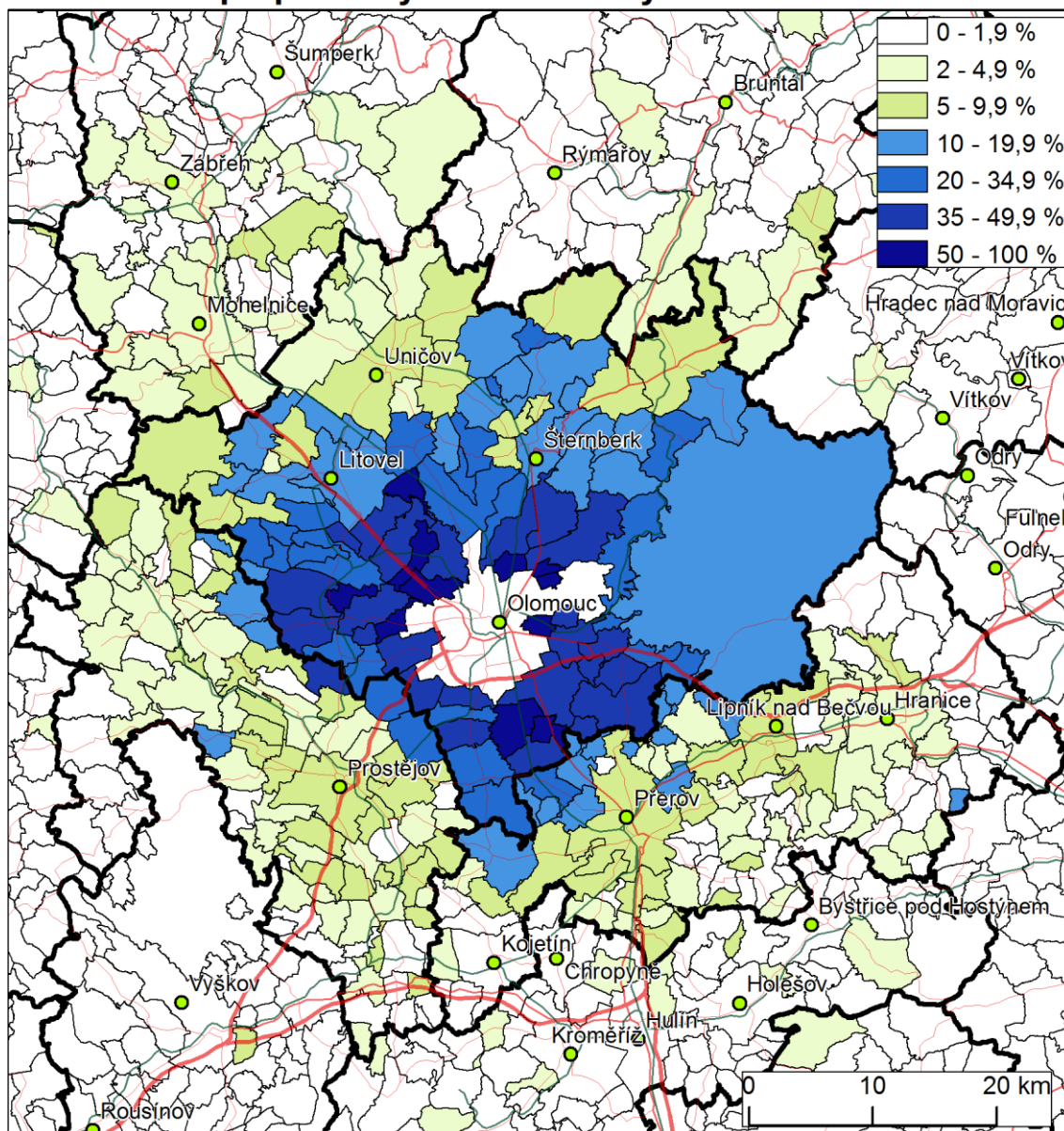


Obr. 20 Funkce vzdálenosti pro dojíždku ve věku 25–29 let k zaměstnaným ve věku 25–29 let bydlícím v obci

6.3.3. Dojížd'ka věkové skupiny 30–39 let

V této věkové kategorii dojíždí do zaměstnání do Olomouce 5 671 osob.

Dojížd'ka ve věku 30-39 let ku přepočítaným zaměstnaným ve věku 30-39 let



Obr. 21 Dojížd'kové zázemí Olomouce, věková kategorie 30–39 let. Celková dojížd'ka k zaměstnaným ve věku 30–39 let bydlícím v obci

Tab. 29 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících ve věku 30–39 let do zaměstnání do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k zaměstnaným ve věku 30–39 let bydlícím v obci. Celková dojíždka.

Zóna	Počet obcí	Podíl zóny na všech dojíždějících	Počet dojíždějících do Olomouce	Průměrný počet dojíždějících z obce
50–100 %	11	10,6 %	677	62
35–49,9 %	25	26,7 %	1 704	68
20–34,9 %	26	16,0 %	1 020	39
10–19,9 %	35	11,7 %	746	21
5–9,9 %	69	17,4 %	1 113	16
2–4,9 %	120	6,4 %	411	3
0–1,9 %	306	11,3 %	719	2
Celkem	592	100,0 %	6 390	11

Dojíždkové zázemí věkové kategorie 30–39 let představuje z hlediska počtu dojíždějících nejdůležitější zónu. Dojíždkové zázemí má podobný rozsah jako u předchozí kategorie 25–29 let, je jen o něco méně rozsáhlé a obsahuje o 26 obcí méně. Při srovnání map pro dojíždkové zázemí předchozího a současného hodnoceného věkového intervalu vynikne, že obce dojíždkového zázemí pro současný hodnocený věkový interval jsou zařazeny do kategorií s vyšším podílem dojíždky ve srovnání s předchozím věkovým intervalem. Týká se to především zóny s podíly dojíždějících nad 50 % a mezi 35–49,9 %. Tyto obce jsou většinou umístěny v nejbližší vzdálenosti od Olomouce. V zóně dojíždkového zázemí s podílem dojíždějících nad 50 % jsou obce v tomto věkovém intervalu zastoupeny vůbec nejpočetněji. Tento fakt je dobře patrný z grafu funkce vzdálenosti pro tento věkový interval, kde je patrná kumulace dojíždky s vysokými podíly dojíždějících do vzdálenosti 20 km od Olomouce.

Hodnocení podle zón dojíždky

Zóna 50–100 %: Zahrnuje 11 obcí, většinou v těsné blízkosti Olomouce. Část z těchto obcí má napojení na MHD Olomouce: Bystrovany, Skrbeň, Samotičky.

Zóna 35–49 %: Tato zóna obsahuje celkem 25 obcí. Tyto obce jsou rozloženy do vzdálenosti 15 km od Olomouce. Tvoří největší podíl dojíždějících, konkrétně 26,7%, to jest 1 704 osob.

Zóna 20–34 %: Tato zóna geograficky navazuje na předchozí a zahrnuje přes 1000 dojíždějících. Na jihovýchodě a jihozápadě okresu Olomouc přesahuje hranice okresu do okresů Přerov a Prostějov.

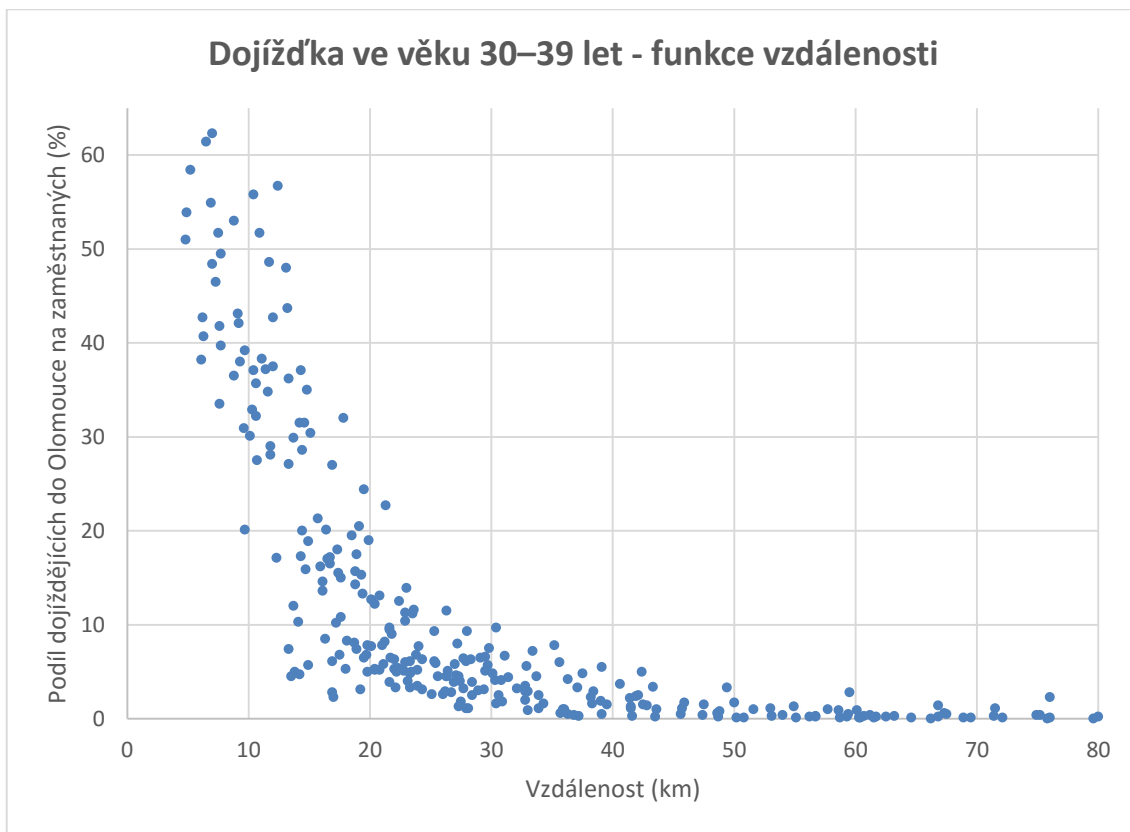
Zóna 10–19 %: Tato zóna již zasahuje i na Šternbersko a Litovelsko – včetně obou měst a celkem zde náleží 35 obcí.

Zóna 5–9,9 %: Tato zóna zaujímá druhý největší podíl dojíždějících 17,4 %. Náleží sem některé obce na Uničovsku, Moravskobersounsku, Přerovsku, Prostějovsku a v oblasti Lipníku nad Bečvou, včetně měst, která tvoří centrum uvedených oblastí.

Zóna 2–4,9 %: Obce této zóny se nacházejí zejména na Prostějovsku, Přerovsku a také v jižních částech okresů Šumperk a Bruntál.

Tab. 30 Obce s nejvyšším podílem a počtem dojíždějících ve věku 30–39 let k zaměstnaným ve věku 30–39 let bydlícím v obci

Podíl dojížd'ky			Počet dojíždějících		
Obec	Zóna dojížd'ky	Podíl dojíždějících	Obec	Zóna dojížd'ky	Počet dojíždějících
Ústín	50–100 %	62,3 %	Prostějov	5–9,9 %	340
Samotíšky	50–100 %	61,4 %	Přerov	5–9,9 %	331
Hlušovice	50–100 %	58,4 %	Šternberk	10–19 %	261
Střeň	50–100 %	56,7 %	Litovel	10–19 %	180
Krčmaň	50–100 %	55,8 %	Velký Týnec	35–49 %	163

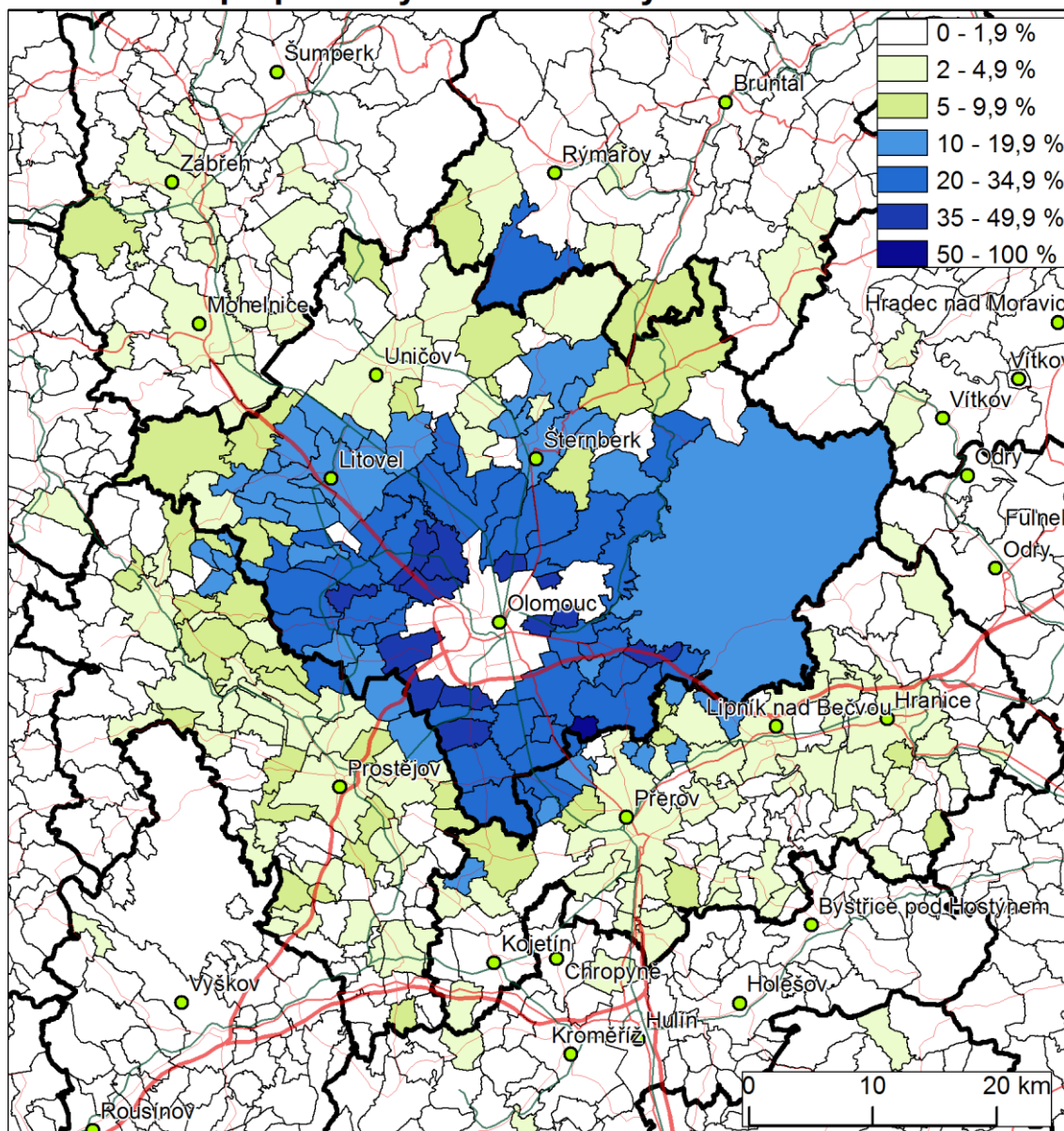


Obr. 22 Funkce vzdálenosti pro dojíždku ve věku 30–39 let k zaměstnaným ve věku 30–39 let bydlícím v obci

6.3.4. Dojížd'ka věkové skupiny 40–49 let

V této věkové kategorii dojíždí do zaměstnání do Olomouce 4 061 osob.

Dojížd'ka ve věku 40-49 let ku přepočítaným zaměstnaným ve věku 40-49 let



Obr. 23 Dojížd'kové zázemí Olomouce, věková kategorie 40–49 let. Celková dojížd'ka k zaměstnaným ve věku 40–49 let bydlícím v obci.

Tab. 31 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících ve věku 40–49 let do zaměstnání do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k zaměstnaným ve věku 40–49 let bydlícím v obci. Celková dojíždka.

Zóna	Počet obcí	Podíl zóny na všech dojíždějících	Počet dojíždějících do Olomouce	Průměrný počet dojíždějících z obce
50–100 %	1	0,3 %	12	12
35–49,9 %	13	15,3 %	708	54
20–34,9 %	37	35,4 %	1 637	44
10–19,9 %	32	14,6 %	674	21
5–9,9 %	44	4,5 %	209	8
2–4,9 %	99	17,7 %	821	8
0–1,9 %	239	12,3 %	569	2
Celkem	465	100,0 %	4 630	10

Dojíždkové zázemí věkové kategorie 40–49 let je méně rozsáhlé, než zázemí předchozí kategorie 30–39 let a zaujímá o 60 obcí méně. Obsahuje prakticky celý olomoucký okres a části přilehlých okresů.

Hodnocení podle zón dojíždky

Zóna 50–100 %: Do této zóny náleží jen jedna obec.

Zóna 35–49 %: Celkově z této zóny dojíždí 708 osob. Zde patří obce ponejvíce z blízkého okolí Olomouce, jako například Skrbeň, Hněvotín, Bukovany a Horka nad Moravou.

Zóna 20–34 %: Tato zóna tvoří relativně kompaktní okruh kolem Olomouce přibližně do vzdálenosti 15 km od Olomouce. Je zde největší podíl dojíždějících, plných 35,4 %, v absolutním vyjádření 1 637 dojíždějících.

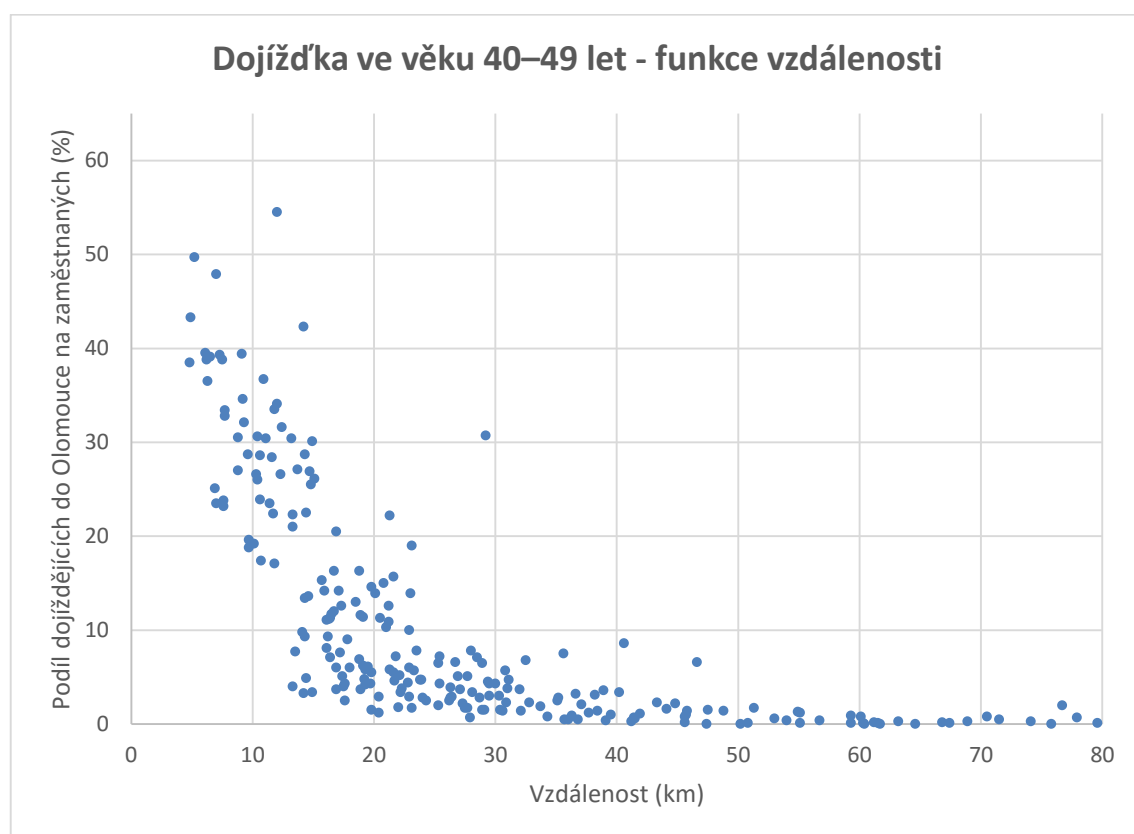
Zóna 10–19 %: Nejnápadnější oblastí v této zóně jsou Litovelsko a Šternbersko včetně obou těchto měst.

Zóna 5–9,9 %: tato zóna obsahuje osamocené obce ve vzdálenosti přibližně od 20 km od Olomouce.

Zóna 2–4,9 %: Tato zóna je početně druhá největší a tvoří 17,7 % dojíždějících. Řadí se sem města Hranice, Přerov, Prostějov, Uničov, Mohelnice a Zábřeh.

Tab. 32 Obce s nejvyšším podílem a počtem dojíždějících ve věku 40–49 let k zaměstnaným ve věku 40–49 let bydlícím v obci

Podíl dojížd'ky			Počet dojíždějících		
Obec	Zóna dojížd'ky	Podíl dojíždějících	Obec	Zóna dojížd'ky	Počet dojíždějících
Suchonice	50–100 %	54,5 %	Přerov	2–4,9 %	221
Hlušovice	35–49 %	49,7 %	Prostějov	2–4,9 %	198
Bukovany	35–49 %	47,9 %	Šternberk	10–19 %	175
Křelov-Břuchotín	35–49 %	43,3 %	Litovel	10–19 %	136
Daskabát	35–49 %	42,3 %	Hlubočky	20–34 %	122

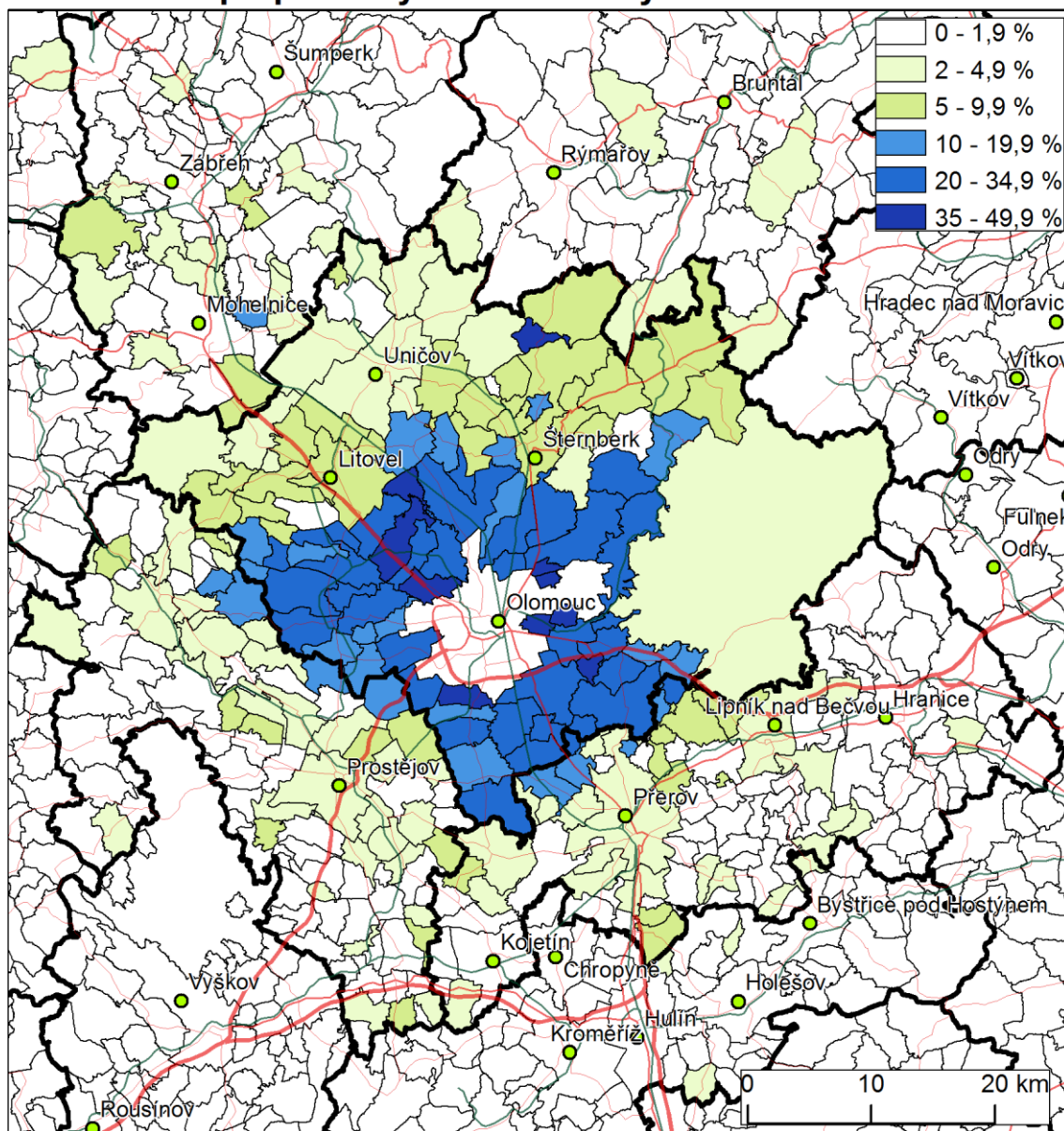


Obr. 24 Funkce vzdálenosti pro dojížd'ku ve věku 40–49 let k zaměstnaným ve věku 40–49 let bydlícím v obci

6.3.5. Dojížd'ka věkové skupiny 50–59 let

V této věkové kategorii dojíždí do zaměstnání do Olomouce 2 778 osob.

Dojížd'ka ve věku 50-59 let ku přepočítaným zaměstnaným ve věku 50-59 let



Obr. 25 Dojížd'kové zázemí Olomouce, věková kategorie 50–59 let. Celková dojížd'ka k zaměstnaným ve věku 50–59 let bydlícím v obci.

Tab. 33 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících ve věku 50–59 let do zaměstnání do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k zaměstnaným ve věku 50–59 let bydlícím v obci. Celková dojíždka.

Zóna	Počet obcí	Podíl zóny na všech dojíždějících	Počet dojíždějících do Olomouce	Průměrný počet dojíždějících z obce
50–100 %	0	0,0 %	0	0
35–49,9 %	10	10,4 %	332	33
20–34,9 %	33	39,1 %	1 249	38
10–19,9 %	26	9,4 %	299	12
5–9,9 %	46	11,5 %	366	8
2–4,9 %	85	16,7 %	532	6
0–1,9 %	171	13,0 %	415	2
Celkem	371	100,0 %	3 193	9

Dojíždkové zázemí Olomouce pro věkovou skupinu 50–59 let vyplňuje prakticky celý okres Olomouc a přilehlé části sousedících okresů. Velikost dojíždkového zázemí je opět o něco menší (o 26 obcí), než u předchozí věkové kategorie. Snížen je především počet obcí s podílem dojíždky nad 10 %. Graf funkce vzdálenosti pro tento věkový interval ukazuje vyšší podíly dojíždky do 25 km a je velmi podobný předchozí věkové skupině 40–49 let.

Hodnocení podle zón dojíždky

Zóna 50–100 %: Do této zóny nenáleží žádná obec.

Zóna 35–49 %: V této zóně se nachází deset menších obcí v blízkosti Olomouce.

Zóna 20–34 %: Spadá sem většina obcí v bližším zázemí Olomouce, přibližně do vzdálenosti 15 km. Tato zóna obsahuje 33 obcí a celkově představuje 39,1 % dojíždějících, největší podíl ze všech zón. V absolutních číslech se jedná o 1 249 osob.

Zóna 10–19 %: Tato zóna navazuje směrem k periferii na předchozí a představuje ji skupina roztroušených obcí na okraji předchozí zóny. Početně je málo významná.

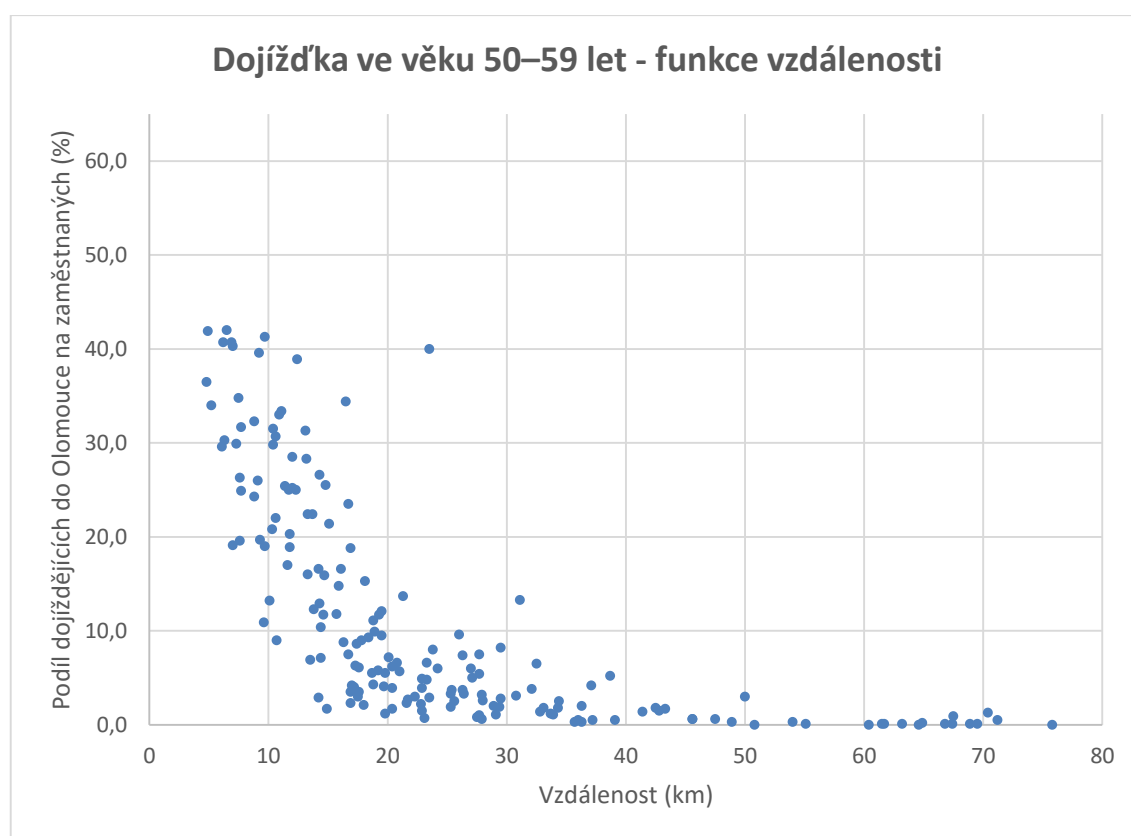
Zóna 5–9,9 %: Tato zóna sestávající ze 46 obcí se rozprostírá převážně na Šternbersku a Litovelsku včetně obou těchto měst.

Zóna 2–4,9 %: Z této zóny dojíždí druhý nejvyšší počet dojíždějících, celkem 532, což činí podíl 16,7 % z dojíždějících. Do této zóny patří množství obcí

v okresech Prostějov a Přerov včetně obou těchto měst. Dále sem náleží obce na Uničovsku a některé obce v jižní části okresu Šumperk.

Tab. 34 Obce s nejvyšším podílem a počtem dojíždějících ve věku 50–59 let k zaměstnaným ve věku 50–59 let bydlícím v obci

Podíl dojížd'ky			Počet dojíždějících		
Obec	Zóna dojížd'ky	Podíl dojíždějících	Obec	Zóna dojížd'ky	Počet dojíždějících
Samotišky	35–49 %	42,0 %	Přerov	2–4,9 %	183
Křelov-Břuchotín	35–49 %	41,9 %	Šternberk	5–9,9 %	132
Svésedlice	35–49 %	41,3 %	Prostějov	2–4,9 %	126
Kožušany-Tážaly	35–49 %	40,7 %	Hlubočky	20–34 %	89
Tověř	35–49 %	40,7 %	Dolany	20–34 %	84

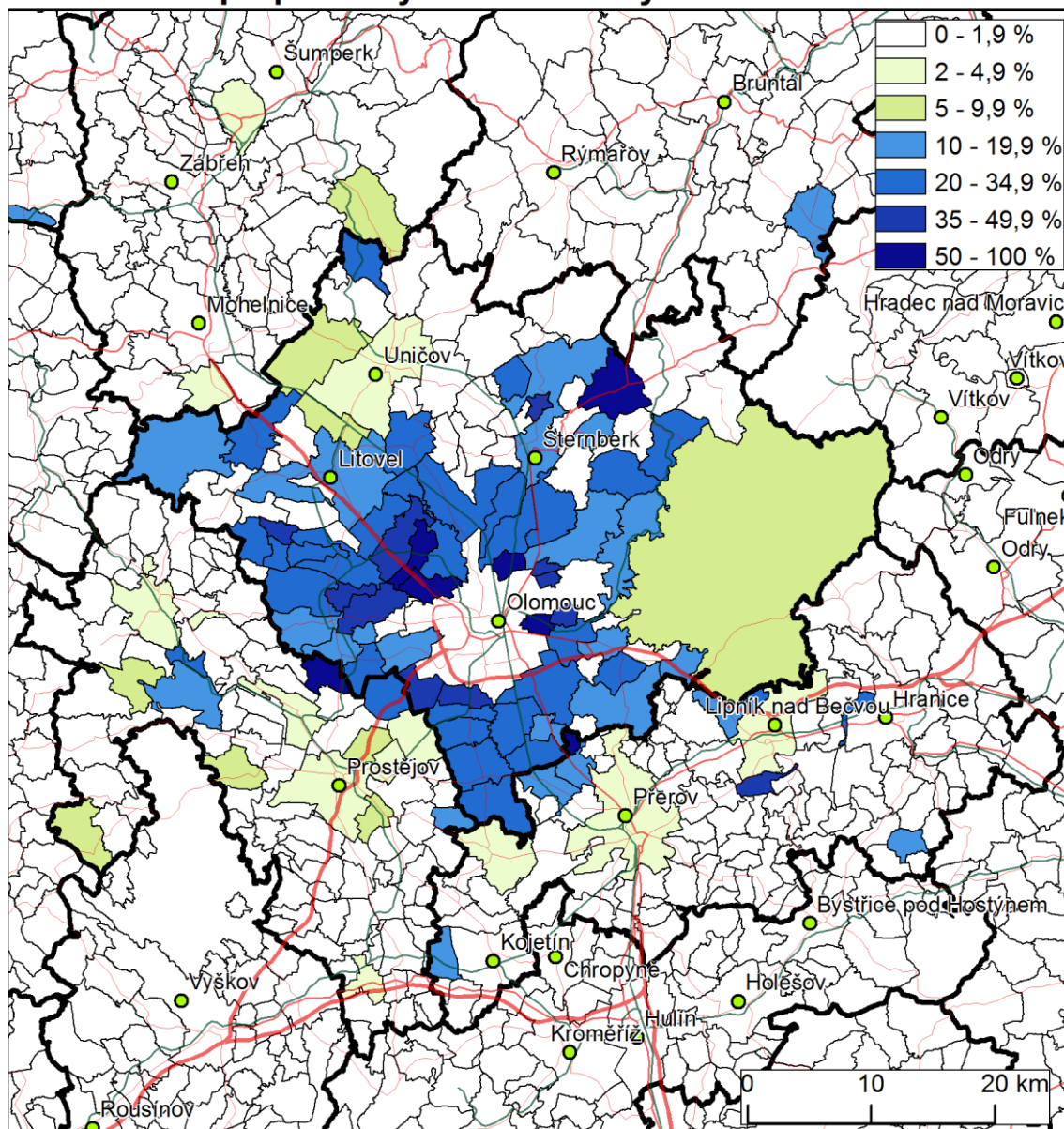


Obr. 26 Funkce vzdálenosti pro dojížd'ku ve věku 50–59 let k zaměstnaným ve věku 50–59 let bydlícím v obci

6.3.6. Dojíždka věkové skupiny 60–64 let

V této věkové kategorii dojíždí do zaměstnání do Olomouce jen 392 osob.

**Dojíždka ve věku 60-64 let
ku přepočítaným zaměstnaným ve věku 60-64 let**



Obr. 27 Dojíždkové zázemí Olomouce, věková kategorie 60–64 let. Celková dojíždka k zaměstnaným ve věku 60–64 let bydlícím v obci

Tab. 35 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících ve věku 60–64 let do zaměstnání do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k zaměstnaným ve věku 60–64 let bydlícím v obci. Celková dojíždka.

Zóna	Počet obcí	Podíl zóny na všech dojíždějících	Počet dojíždějících do Olomouce	Průměrný počet dojíždějících z obce
50–100 %	7	9,2 %	39	6
35–49,9 %	11	10,1 %	43	4
20–34,9 %	31	31,7 %	135	4
10–19,9 %	23	23,5 %	100	4
5–9,9 %	11	3,3 %	14	1
2–4,9 %	16	14,3 %	61	4
0–1,9 %	22	8,0 %	34	2
Celkem	121	100,0 %	426	4

Dojíždkové zázemí věkově kategorie 60–64 let je značně nekompaktní. Počtem dojíždějících je málo významné. Nejpočetněji jsou obce dojíždkového zázemí zastoupeny v okrese Olomouc, za jehož hranicemi je umístěno jen minimum obcí s dojíždkou z této věkové kategorie. Graf funkce vzdálenosti ukazuje převažující dojíždku v obcích do 30 km od Olomouce.

Hodnocení podle zón dojíždky

Zóna 50–100 %: Tato zóna zahrnuje sedm obcí. Většina jich je v blízkém zázemí Olomouce.

Zóna 35–49 %: Zde se nachází 11 obcí a vyskytují se opět v blízkém zázemí Olomouce, i když o něco vzdáleněji než u předchozí kategorie.

Zóna 20–34 %: Tato zóna obsahuje nejvyšší počet obcí – 31 a zároveň i nejvyšší počet dojíždějících ze všech zón, celkově 135 osob. Tyto obce obklopují Olomouc a zaplňují jižní část olomouckého okresu.

Zóna 10–19 %: Vzdálenostně tato zóna navazuje na zónu předchozí a opět o něco rozšiřuje okruh okolo Olomouce. Patří sem i města Litovel a Šternberk a také větší obce v blízkosti Olomouce, jako například Dolany a Hlubočky.

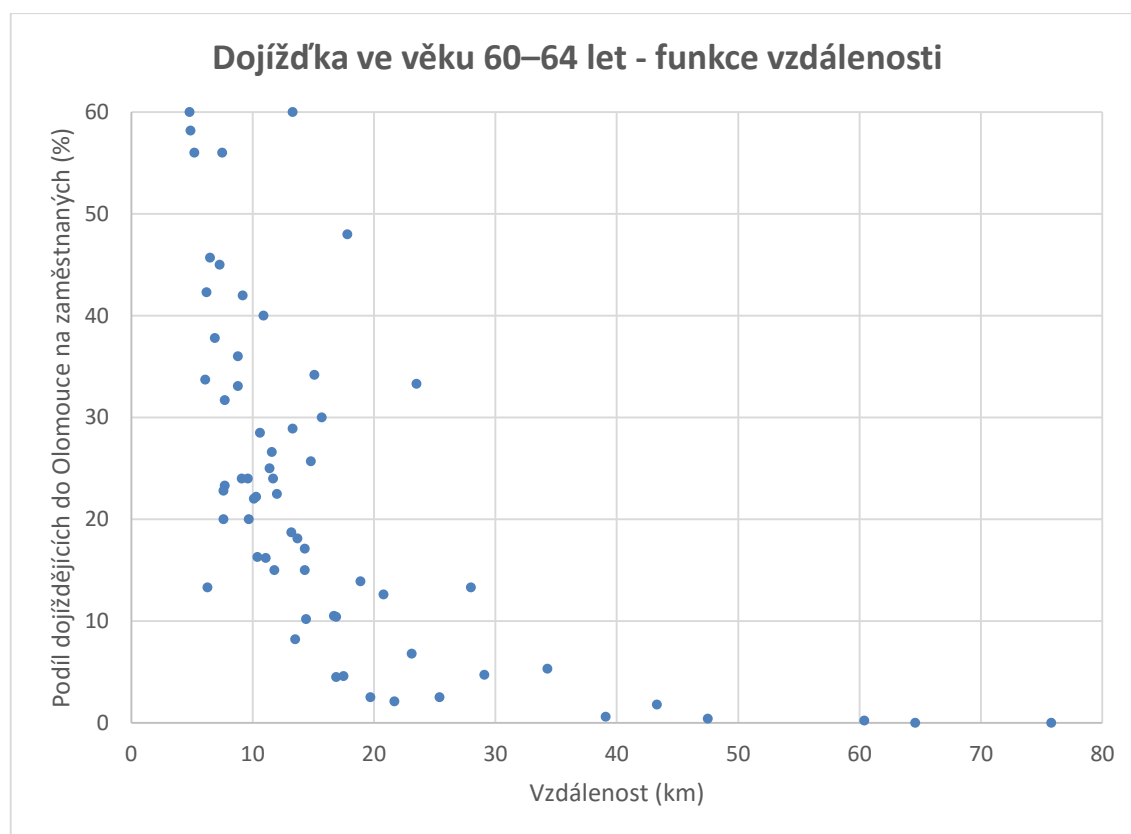
Zóna 5–9,9 %: V této zóně se vyskytuje jen málo obcí, příkladem je vojenský újezd Libavá.

Zóna 2–4,9 %: Také v této zóně se nachází malý počet obcí. Co do počtu dojíždějících se nicméně jedná vzhledem k přítomnosti měst v této zóně o třetí

nej důležitější zónu. Patří sem města Prostějov, Přerov, Lipník nad Bečvou a Uničov.

Tab. 36 Obce s nejvyšším podílem a počtem dojíždějících ve věku 60–64 let k zaměstnaným ve věku 60–64 let bydlícím v obci

Podíl dojížd'ky			Počet dojíždějících		
Obec	Zóna dojížd'ky	Podíl dojíždějících	Obec	Zóna dojížd'ky	Počet dojíždějících
Bystrovany	50–100 %	60,0 %	Šternberk	10–19 %	32
Slatinky	50–100 %	60,0 %	Prostějov	2–4,9 %	28
Čelechovice	50–100 %	60,0 %	Křelov-Břuchotín	50–100 %	17
Horní Loděnice	50–100 %	60,0 %	Litovel	10–19 %	15
Křelov-Břuchotín	50–100 %	58,2 %	Přerov	2–4,9 %	14

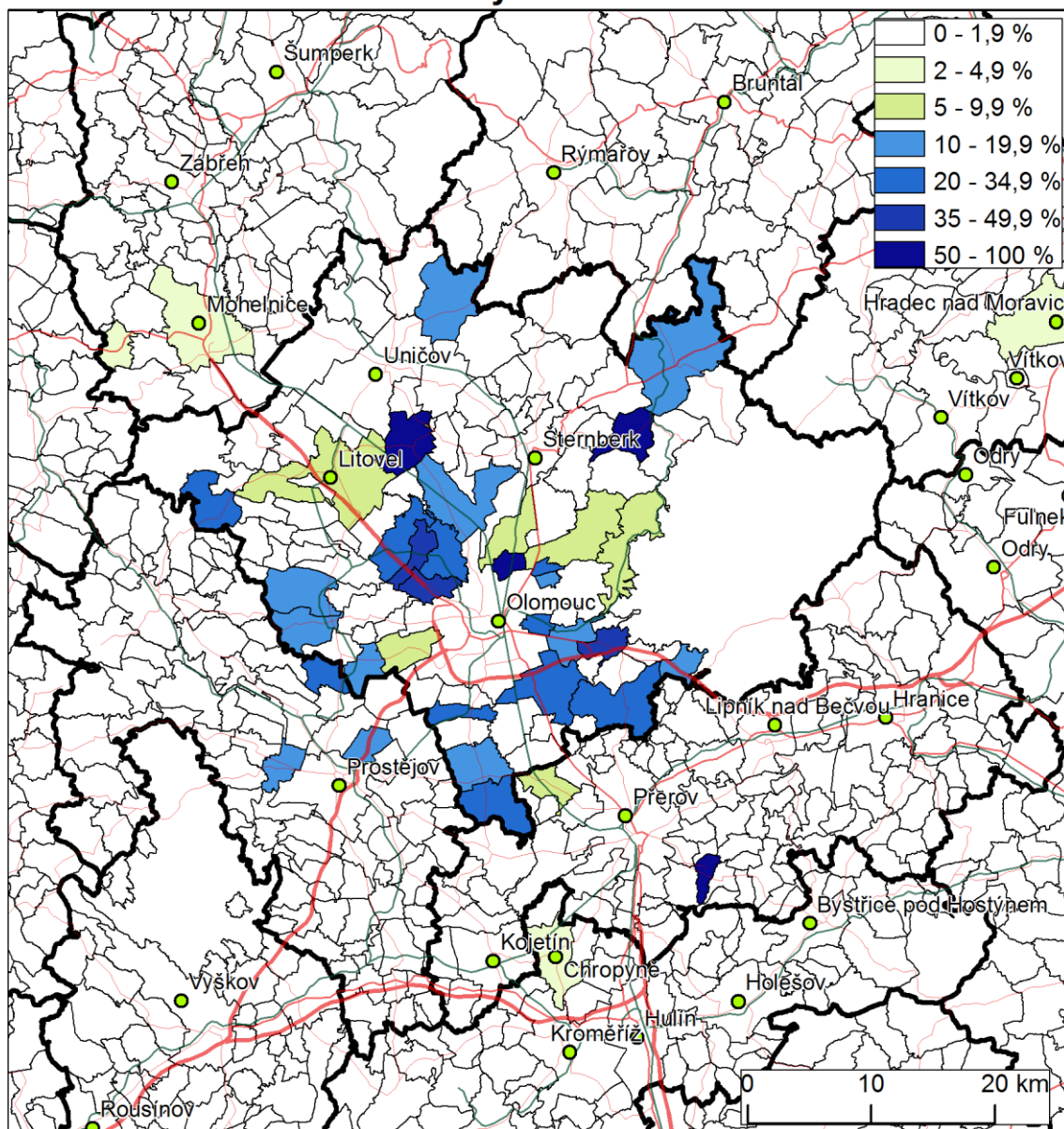


Obr. 28 Funkce vzdálenosti pro dojížd'ku ve věku 60–64 let k zaměstnaným ve věku 60–64 let bydlícím v obci

6.3.7. Dojíždka věkové skupiny 65 a více let

V této věkové kategorii dojíždí do zaměstnání do Olomouce pouze 40 osob.

**Dojíždka ve věku 65 a více let
ku zaměstnaným ve věku 65 a více let**



Obr. 29 Dojíždkové zázemí Olomouce, věková kategorie 65 a více let. Celková dojíždka k zaměstnaným ve věku 65 a více let bydlícím v obci.

Tab. 37 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících ve věku 65 a více let do zaměstnání do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k zaměstnaným ve věku 65 a více let bydlícím v obci. Celková dojíždka.

Zóna	Počet obcí	Podíl zóny na všech dojíždějících	Počet dojíždějících do Olomouce	Průměrný počet dojíždějících z obce
50–100 %	4	5,2 %	5	1
35–49,9 %	3	9,4 %	9	3
20–34,9 %	11	18,8 %	18	2
10–19,9 %	12	21,9 %	21	2
5–9,9 %	7	12,5 %	12	2
2–4,9 %	3	3,1 %	3	1
0–1,9 %	13	29,2 %	28	2
Celkem	53	100,0 %	96	2

Dojížděkové zázemí Olomouce pro věkovou kategorii 65 a více let je nesouvislé, tvořeno malým počtem obcí, většinou do vzdálenosti 20 km od Olomouce. Celkový počet dojíždějících je pouze 68 osob, což činí 0,3 % celkového počtu dojíždějících. Převážnou většinu dojížděkového zázemí tvoří obce v okrese Olomouc do vzdálenosti 25 km od Olomouce.

6.3.8. Hodnocení dojížd'ky podle věkových skupin

Jednotlivá dojížd'ková zázemí Olomouce podle věkových skupin dojíždějících se svým rozsahem odlišují. Výrazné rozdíly jsou přítomny od věku 60 let a více. Pokud se týká velikostí jednotlivých dojížd'kových zázemí, lze vypočítat negativní korelaci mezi stoupajícím věkem a velikostí dojížd'kového zázemí. Nejobsáhlejší dojížd'kové zázemí má věková skupina mezi 25–29 lety. Dále již velikosti dojížd'kových zázemí pro věkové kategorie klesají. V sestupném pořadí se tak řadí velikosti dojížd'kových zázemí pro věkové skupiny se vzrůstajícím věkem s jedinou výjimkou, a tou je dojížd'kové zázemí pro věkovou skupinu mezi 15–24 lety, které se svou velikostí co do počtu obcí řadí za dojížd'kové zázemí pro skupinu mezi 40–49 lety. Od tohoto věkového intervalu jsou již opět dojížd'ková zázemí řazena dle velikosti podle nepřímé úměry velikosti dojížd'kového zázemí k zvyšující se věkové kategorii dojíždějících.

Tab. 38 Počet obcí v zónách dojížd'kového zázemí podle věkových kategorií

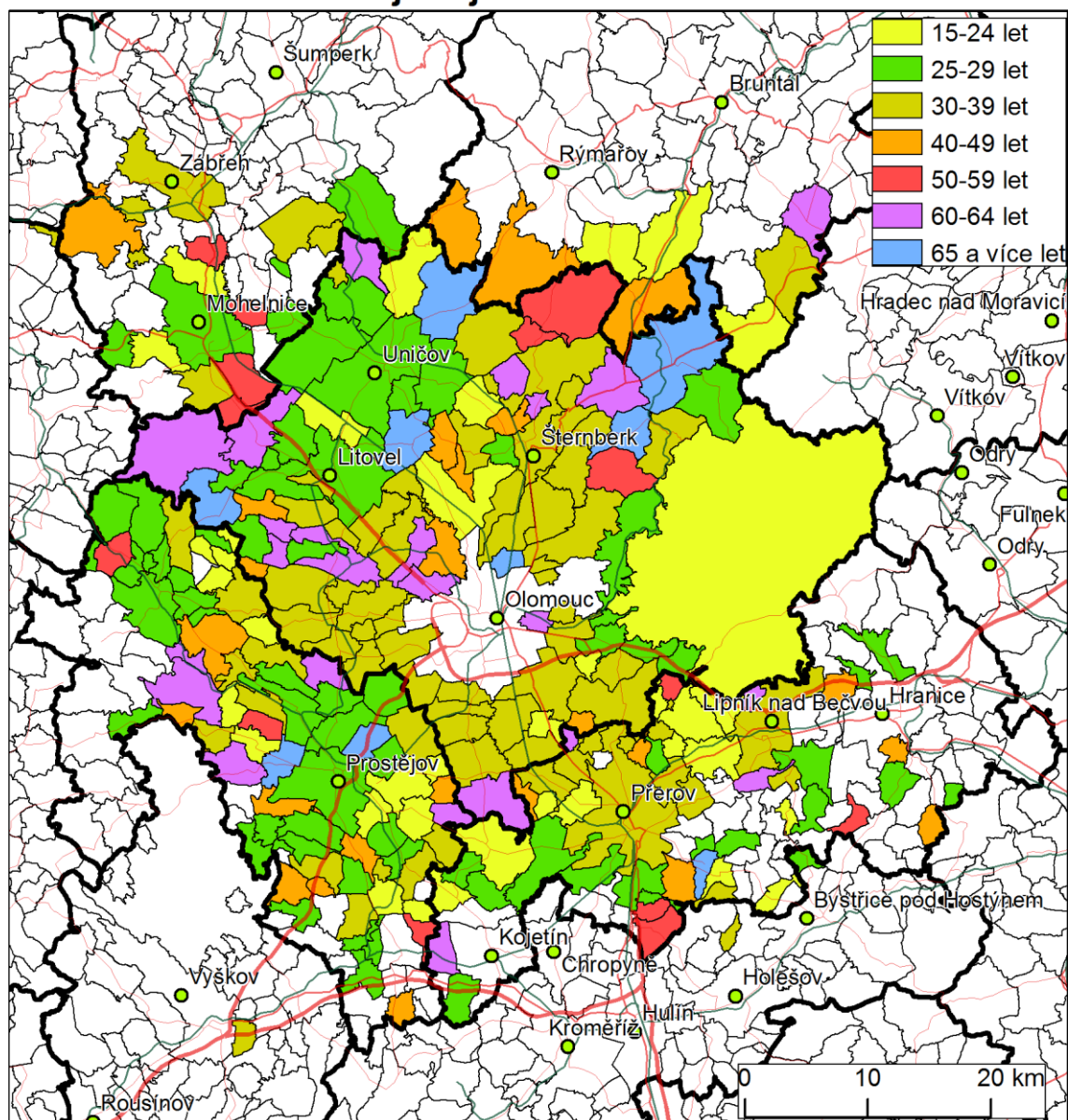
	15–24	25–29	30–39	40–49	50–59	60–64	65 a více
50–100 %	4	0	11	1	0	7	4
35–49,9 %	10	11	25	13	10	11	3
20–34,9 %	36	48	26	37	33	31	11
10–19,9 %	50	62	35	32	26	23	12
5–9,9 %	52	92	69	44	46	11	7
2–4,9 %	50	99	120	99	85	16	3
Počet obcí celkem	202	312	306	226	200	99	40
Pořadí kategorií dle počtu obcí v doj. zázemí	4	1	2	3	5	6	7

Co do počtu dojíždějících je patrné, že největší skupina dojíždějících je tvořena věkovým intervalem mezi 30–39 lety. Dojíždějící z tohoto věkového intervalu tvoří také nejpočetnější skupinu obcí s dojížd'kou nad 50 % dojíždějících. Všechny věkové kategorie do 60 let věku obsahují početně minimálně 1000 dojíždějících. Věkové kategorie nad 60 let mají výrazně snížen jak počet obcí v dojížd'kovém zázemí tak počet dojíždějících. Přesto věková kategorie mezi 60–64 lety dodržuje přibližně tvar dojížd'kového zázemí pro nižší

věkové kategorie, jen s tendencí ke koncentraci a umístěním obcí především v okrese Olomouc.

Zajímavé je srovnání dojížďkového zázemí z hlediska označení obcí s nejvyšším podílem dojížďky, viz mapa na obr. 30. Z této mapy je patrné, že v obcích nejbliže Olomouci převažuje dojížďka ve věkovém rozmezí 30–39 let. Obce s převažujícím podílem dojížďky v této věkové kategorii prakticky obkružují Olomouc. Na kruh těchto obcí nasedá oblast obcí s nejvyšším podílem dojížďky pro věkové kategorii 25–29 let. Ostatní věkové kategorie s výjimkou kategorií nad 60 let věku mají přibližně shodné podíly v oblasti ještě více zevně od kruhu obcí s nejvyšším podílem dojížďky mezi 25–29 lety. Obce s převažujícím podílem dojížďky nad 60 let věku jsou v dojížďkovém zázemí umístěny zcela nepravidelně. Z grafů funkce vzdálenosti je patrné, že podíly vyšších dojížděk se v závislosti na vzrůstajícím věku posunují směrem k bližším vzdálenostem směrem k Olomouci.

Věková kategorie s nejvyšším podílem zaměstnaných dojíždějících do Olomouce



Obr. 30 Obce s nejvyšším podílem dojíždějících podle věku k zaměstnaným v odpovídajícím věku bydlícím v obci

Tab. 39 Počet dojíždějících v zónách dojíždkového zázemí podle věkových kategorií

	15–24	25–29	30–39	40–49	50–59	60–64	65 a více
50–100 %	18	0	677	12	0	39	4
35–49,9 %	103	195	1 704	708	332	43	3
20–34,9 %	343	794	1 020	1 637	1 249	135	11
10–19,9 %	318	480	746	674	299	100	12
5–9,9 %	99	560	1 113	209	366	14	7
2–4,9 %	205	266	411	821	532	61	3
Celkem	1 086	2 295	5 671	4 061	2 778	392	40
Pořadí kategorií dle počtu dojíždějících	5	4	1	2	3	6	7

Pro objasnění příčin uvedených charakteristik dojíždkových zázemí pro jednotlivé věkové kategorie je možno uvést řadu vysvětlení:

Mladší a střední věkové kategorie pocítují ekonomický tlak s potřebou zajistit finanční prostředky pro založení a chod rodiny. Mezi faktory ovlivňující dojíždku do zaměstnání je nutné počítat dále snahu o uplatnění v oboru podle dosaženého vzdělání. Lze také očekávat, že osoby v mladších věkových kategoriích ještě neměly během své profesní kariéry tolik příležitostí zajistit si zaměstnání ve větší blízkosti svého bydliště. Další faktor, který může hrát roli při větší dojíždce u mladších osob je určitá tendence k suburbanizaci Olomouce. Část mladších rodin, která má zaměstnání ve velkém městském centru – v tomto případě v Olomouci, si plánovitě zařizuje místo bydliště na venkově, stranou od městského centra. Podstatnou roli hraje také bezesporu fakt, že v mladších věkových kategoriích až do 29 let věku je v ČR nejvyšší míra nezaměstnanosti (34), tato vysoká míra nezaměstnanosti vytváří tlak na dojíždku do zaměstnání mimo obec bydliště a to i do větší vzdálenosti.

Naopak vyšší věkové kategorie jeví menší tendenci k dojíždce na větší vzdálenost do Olomouce, což je opět způsobeno komplexním vlivem více faktorů. Svou roli hraje fakt, že ve věkové kategorii 60–64 let je již část osob ve starobním důchodu (případně v předdůchodu či v předčasném důchodu) a část zaměstnaných v této věkové kategorii může raději ukončit zaměstnání a volit výše uvedené možnosti, než aby se musela vyrovnávat s dojíždkou do zaměstnání na větší vzdálenost.

Další část dojíždějících si během své profesní kariéry mohla zajistit zaměstnání v místě bydliště nebo v okolí, takže není nucena dojíždět na větší vzdálenost do Olomouce. Významnou roli ve vyšších věkových kategoriích bude hrát i fyzická náročnost dojíždění do zaměstnání na větší vzdálenost a vliv zdravotních omezení, která se početně zvyšují ve vyšších věkových kategoriích. Zajímavé by bylo vyhodnocení osob se zdravotními omezeními a s částečnými invalidními důchody z hlediska dojížděky do zaměstnání mimo obec. Dá se rovněž předpokládat, že část zaměstnaných ve vyšších věkových kategoriích si uhájila svá místa v zaměstnání z minulosti, kdy dojížděka do zaměstnání na větší vzdálenosti nebyla tak častá. Obecně je míra nezaměstnanosti ve věkových kategoriích od 60 let nejnižší ze sledovaných věkových skupin (34).

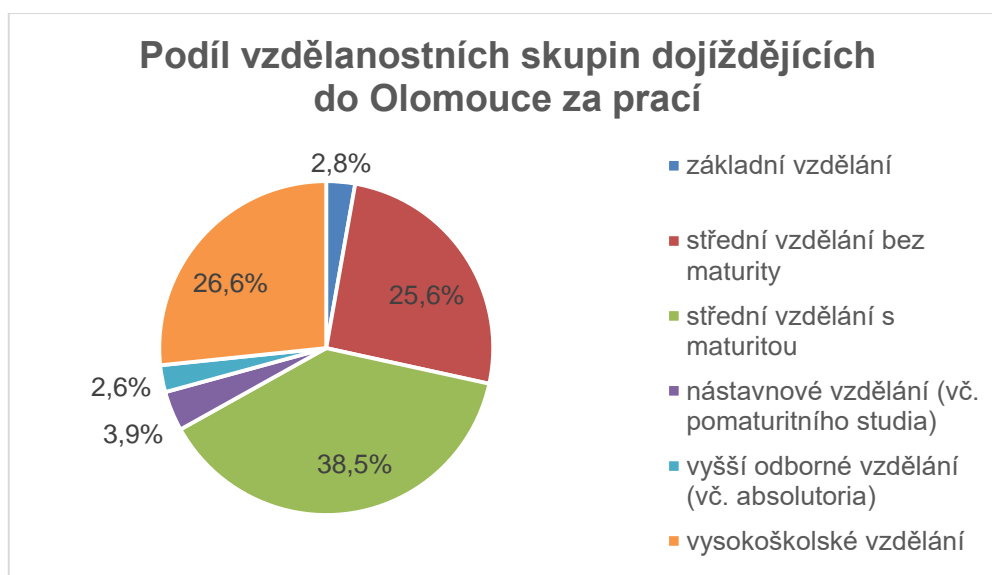
6.4. Dojíždka do zaměstnání podle dosaženého vzdělání

Při zjišťování údajů o nejvyšším ukončeném vzdělání pro potřeby SLDB 2011 bylo použito modifikované dělení podle stupně dosaženého vzdělání dle ISCED-97. Dostupnost dat byla pro celkovou dojíždku.

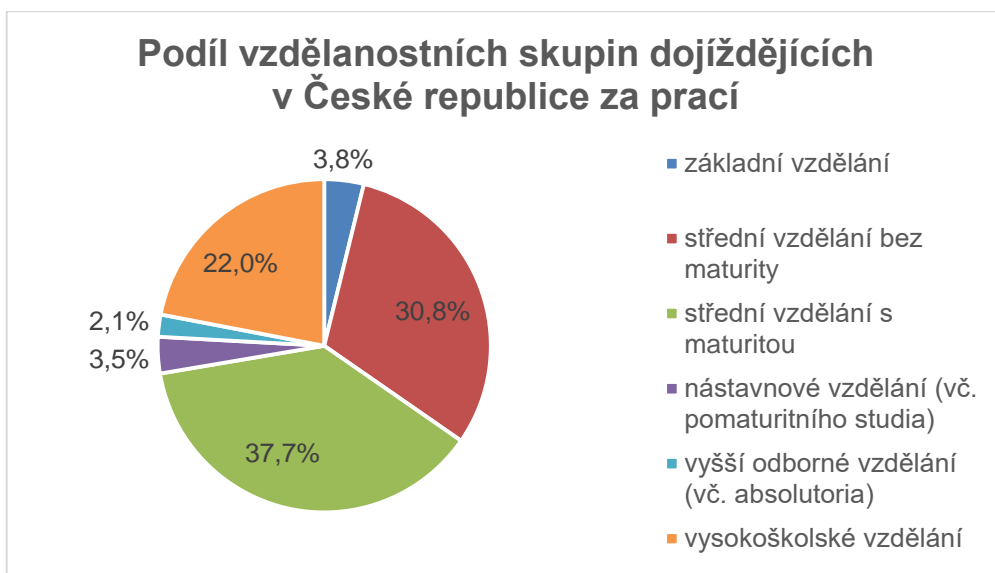
Tab. 40 Hodnocené vzdělanostní kategorie

bez vzdělání, základní a neukončené základní vzdělání
střední vzdělání vč. vyučení (bez maturity)
střední vzdělání (odborné a všeobecné) s maturitou
nástavbové studium (vč. pomaturitního studia)
vyšší odborné vzdělání (včetně absolutoria)
vysokoškolské vzdělání (bakalářské, magisterské a doktorské vzdělání)

Pro základní informaci o charakteru dojíždkového zázemí pro kategorie podle stupně dosaženého vzdělání jsem použil srovnání tabulkového a grafického vyjádření dat o dojíždce podle dosaženého vzdělání do zaměstnání do Olomouce ve srovnání s dojíždkou v ČR. Při tomto srovnání je patrné, že rozložení dojíždky do zaměstnání podle stupně dosaženého vzdělání do Olomouce je takřka shodné s rozložením v celé České republice. Jedinou výraznější odlišnost představuje 5% nárůst podílu zaměstnanců se středním vzděláním bez maturity dojíždějících do Olomouce.



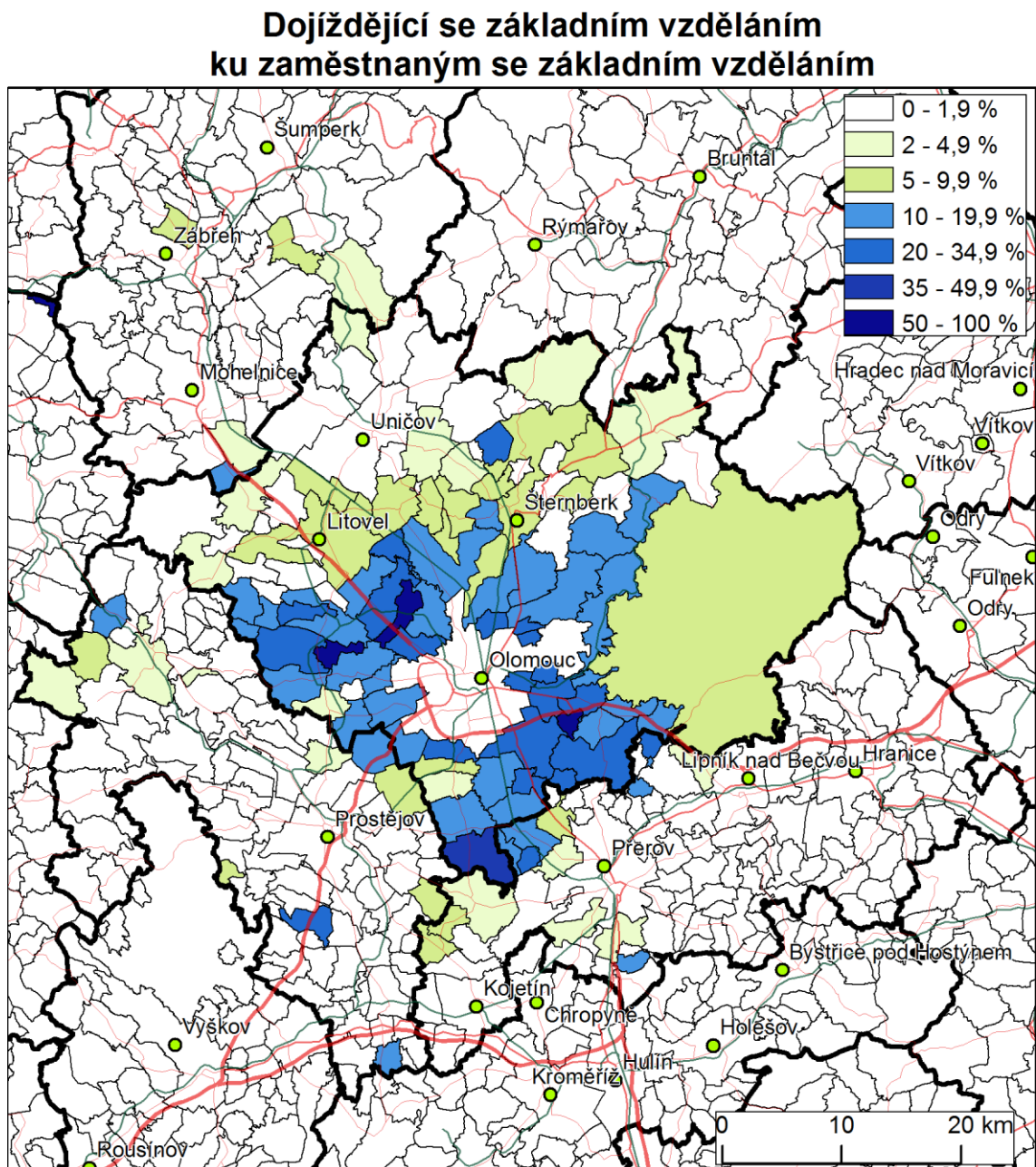
Obr. 31 Podíl vzdělanostních skupin dojíždějících do zaměstnání do Olomouce



Obr. 32 Podíl vzdělanostních skupin dojíždějících do zaměstnání v České Republice

6.4.1. Dojíždka osob se základním vzděláním

Do této kategorie patří osoby se základním vzděláním, neukončeným základním vzděláním a bez vzdělání. Pro zjednodušení budu tuto kategorii zkráceně nazývat jako kategorii se základním vzděláním. Do Olomouce dojíždí za prací celkem 519 lidí se základním vzděláním. Svým počtem se tato kategorie řadí k nejméně významným podle počtu dojíždějících



Obr. 33 Dojíždkové zázemí Olomouce, základní vzdělání, neukončené základní vzdělání a bez vzdělání. Celková dojíždka k zaměstnaným se základním vzděláním, neukončeným základním vzděláním a bez vzdělání bydlícím v obci.

Tab. 41 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících se základním vzděláním, neukončeným základním vzděláním a bez vzdělání do zaměstnání do Olomouce k zaměstnaným se základním vzděláním, neukončeným základním vzděláním a bez vzdělání bydlícím v obci. Celková dojíždka.

Zóna	Počet obcí	Podíl zóny na všech dojíždějících	Počet dojíždějících do Olomouce	Průměrný počet dojíždějících z obce
50–100 %	4	5,0 %	26	7
35–49,9 %	1	2,7 %	14	14
20–34,9 %	21	24,1 %	125	6
10–19,9 %	34	36,0 %	187	6
5–9,9 %	22	13,1 %	68	3
2–4,9 %	23	6,0 %	31	1
0–1,9 %	31	13,1 %	68	2
Celkem	136	100,0 %	519	4

Dojíždkové zázemí pro tuto vzdělanostní skupinu je nejmenší ze všech zkoumaných skupin. Obce dojíždkového zázemí jen zřídka přesahují hranice okresu Olomouc. Významnější dojíždka je podle grafu funkce vzdálenosti do 25 km od Olomouce. V samotném okresu Olomouc vynechává dojíždkové zázemí oblast Uničovska.

Hodnocení podle zón dojíždky

Zóna 50–100 %: Do této zóny se řadí čtyři obce.

Zóna 35–49 %: Tato zóna obsahuje pouze jednu obec.

Zóna 20–34 %: Zde se nachází 21 obcí, které reprezentují 24,1 % dojíždějících, tedy druhý největší podíl. Obce se vyskytují v bližším zázemí Olomouce.

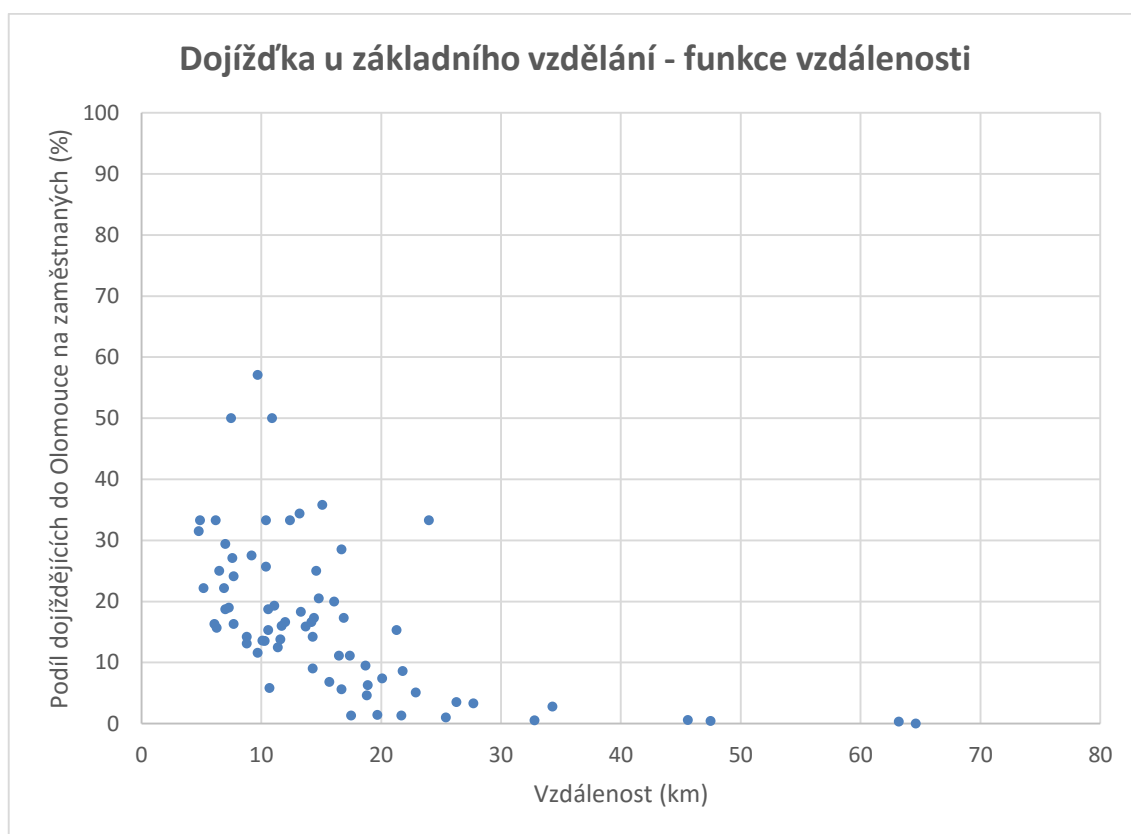
Zóna 10–19 %: Tato zóna obsahuje největší počet obcí, celkem 34, a zároveň obsahuje i největší podíl dojíždějících: 36,0 %. Obce v této zóně se nacházejí do vzdálenosti přibližně 20 km od Olomouce.

Zóna 5–9,9 %: Obce této zóny nasedají na vnějšek předchozích zón. Do této zóny se řadí Šternberk a Litovel a také obce v jejich okolí.

Zóna 2–4,9: Do této zóny patří 23 obcí, většinou nasedají na vnější okraj předchozí zóny.

Tab. 42 Obce s nejvyšším podílem a počtem dojíždějících se základním vzděláním k zaměstnaným se základním vzděláním bydlícím v obci

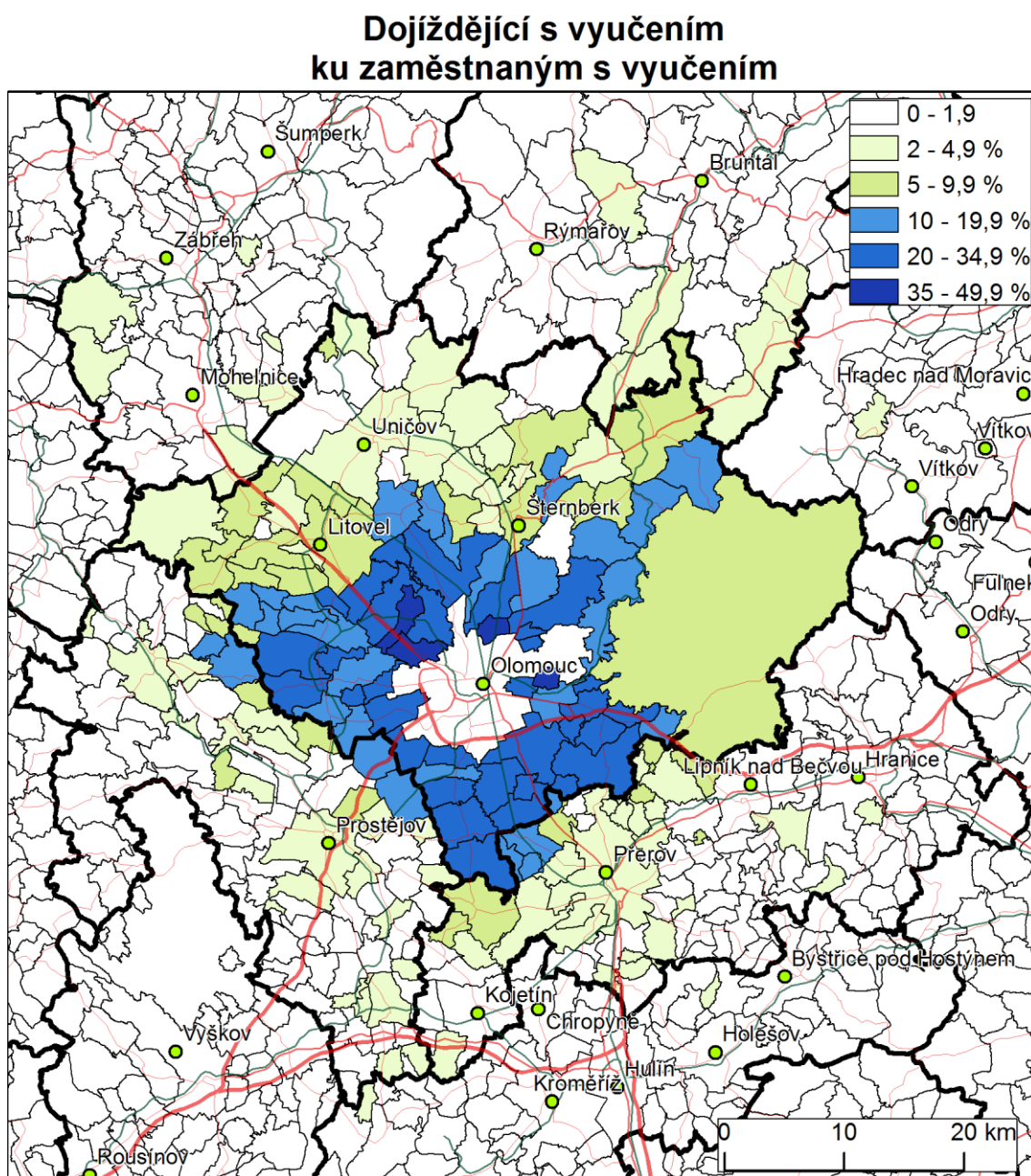
Podíl dojížd'ky			Počet dojíždějících		
Obec	Zóna dojížd'ky	Podíl dojíždějících	Obec	Zóna dojížd'ky	Počet dojíždějících
Svésedlice	50–100 %	57,1 %	Hlubočky	10–19,9 %	26
Skrbeň	50–100 %	50,0 %	Šternberk	5–9,9 %	22
Loučany	50–100 %	50,0 %	Velká Bystřice	20–34,9 %	16
Koruna	50–100 %	50,0 %	Skrbeň	50–100 %	15
Věrovany	35–49,9 %	35,8 %	Velký Týnec	20–34,9 %	15



Obr. 34 Funkce vzdálenosti pro dojížd'ku u základního vzdělání k zaměstnaným se základním vzděláním bydlícím v obci

6.4.2. Dojíždka osob se středním vzděláním bez maturity

Druhým stupněm podle soustavy vzdělání je střední vzdělání bez maturity včetně vyučení. Řadí se sem absolventi učilišť a také absolventi všech středních škol, kteří dokončili školu bez absolvování maturitní zkoušky. Osoby s vyučným listem a absolventi středního stupně vzdělávání bez maturity dojíždějící za prací do Olomouce představují celkem 4 776 osob a tvoří druhou početně nejvýznamnější skupinu z kategorií vzdělání.



Obr. 35 Dojíždkové zázemí Olomouce, střední vzdělání bez maturity. Celková dojíždka k zaměstnaným s vyučením bydlícím v obci.

Tab. 43 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících se středním vzděláním bez maturity do zaměstnání do Olomouce k zaměstnaným se středním vzděláním bez maturity bydlícím v obci. Celková dojíždka.

Zóna	Počet obcí	Podíl zóny na všech dojíždějících	Počet dojíždějících do Olomouce	Průměrný počet dojíždějících z obce
50–100 %	0	0,0 %	0	0
35–49,9 %	4	5,5 %	263	66
20–34,9 %	33	38,3 %	1 830	55
10–19,9 %	28	19,6 %	936	33
5–9,9 %	28	11,7 %	559	20
2–4,9 %	70	12,5 %	599	9
0–1,9 %	265	12,3 %	589	2
Celkem	428	100,0 %	4 776	11

Dojíždkové zázemí je o třetinu rozsáhlejší než dojíždkové zázemí předchozí skupiny, vyplňuje takřka celý okres Olomouc, včetně Uničovska a vyplňuje rovněž část okresu Přerov a Olomouc včetně obou těchto měst. Funkce vzdálenosti ukazuje podíly dojížděky kolem 10 % do vzdálenosti přibližně 25 km, na větší vzdálenost podíly dojížděky klesají. V této kategorii jsou početně více zastoupeny malé podíly dojížděky až do vzdáleností až 80 km.

Hodnocení podle zón dojížděky

Zóna 50–100 %: Do této zóny náleží jen jedna obec.

Zóna 35–49 %: Celkově z této zóny dojíždí 708 osob. Zde patří obce ponejvíce z blízkého okolí Olomouce, jako například Skrbeň, Hněvotín, Bukovany a Horka nad Moravou.

Zóna 20–34 %: Tato zóna tvoří relativně kompaktní okruh kolem Olomouce přibližně do vzdálenosti 15 km od Olomouce. Také je zde největší podíl dojíždějících, plných 35,4 %, v absolutním vyjádření 1 637 dojíždějících.

Zóna 10–19 %: Nejnápadnější oblastí v této zóně jsou Litovelsko a Šternbersko včetně obou těchto měst.

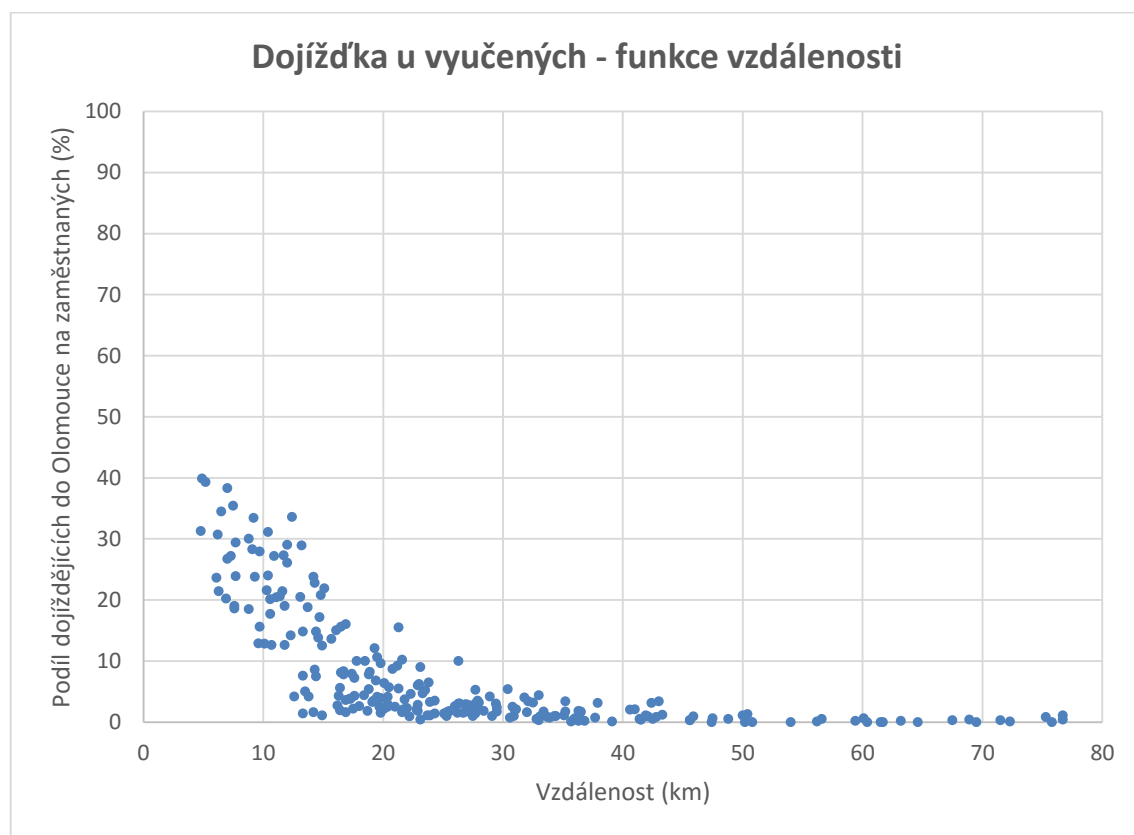
Zóna 5–9,9 %: tato zóna obsahuje osamocené obce ve vzdálenosti přibližně od 20 km od Olomouce.

Zóna 2–4,9 %: Tato zóna je početně druhá největší a tvoří 17,7 % dojíždějících.

Řadí se sem města Hranice, Přerov, Prostějov, Uničov, Mohelnice a Zábřeh.

Tab. 44 Obce s nejvyšším podílem a počtem dojíždějících se středním vzděláním bez maturity k zaměstnaným se středním vzděláním bez maturity bydlícím v obci

Podíl dojížd'ky			Počet dojíždějících		
Obec	Zóna dojížd'ky	Podíl dojíždějících	Obec	Zóna dojížd'ky	Počet dojíždějících
Křelov-Břuchotín	35–49,9 %	39,9 %	Šternberk	5–9,9 %	179
Hlušovice	35–49,9 %	39,3 %	Přerov	2–4,9 %	165
Bukovany	35–49,9 %	38,3 %	Hlubočky	10–19 %	148
Skrbeň	35–49,9 %	35,4 %	Velký Týnec	20–34 %	143
Samotišky	35–49,9 %	34,5 %	Litovel	5–9,9 %	140



Obr. 36 Funkce vzdálenosti pro dojížd'ku u středního vzdělání bez maturity k zaměstnaným se středním vzděláním bez maturity bydlícím v obci

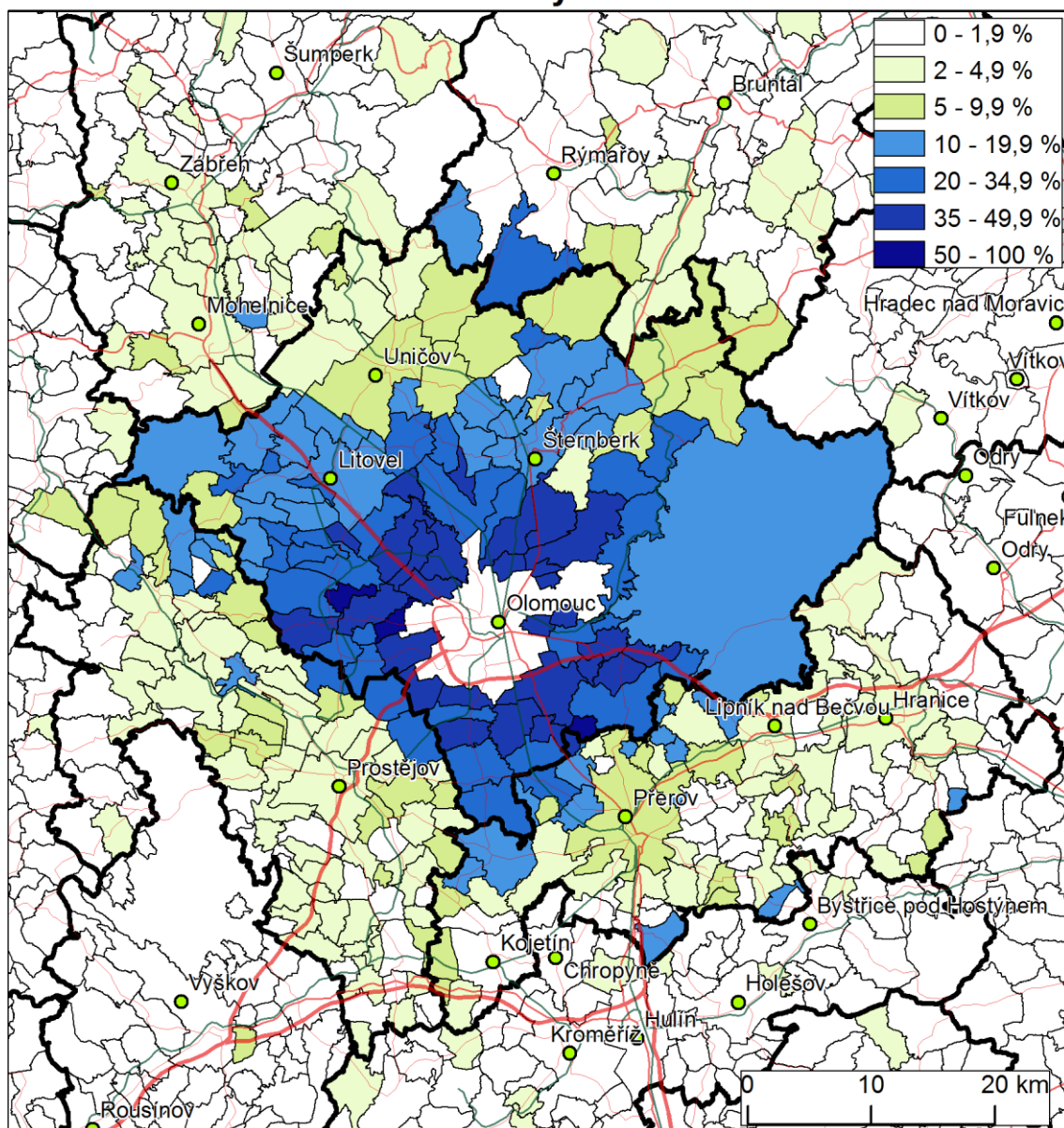
6.4.3. Dojíždka osob se středním vzděláním s maturitou

Do této skupiny se řadí osoby, které úspěšně složily státní maturitní zkoušku. Tato skupina je z hlediska dojíždky vůbec nejpočetnější s celkem 6 394 dojíždějícími a má také jedno z nejvýznamnějších dojíždkových zázemí. Podle dat dostupných v SLDB 2011 není možné určit samostatně podíly dojíždky pro skupiny se všeobecným vzděláním a specializovaným vzděláním s maturitou. K dispozici jsou pouze čísla vyjadřující počty dojíždějících do Olomouce v těchto skupinách, kde je patrná pětinasobná převaha skupiny s odborným vzděláním s maturitou. Toto stejné procentuální zastoupení platí i pro dělení skupiny s maturitou pro dojíždku v ČR.

Tab. 45 Dělení dojíždějících do zaměstnání do Olomouce podle druhu dosaženého maturitního vzdělání

střední všeobecné vzdělání s maturitou: 1 330 (19 %)
střední odborné vzdělání s maturitou: 5 837 (81 %)

Dojíždějící s maturitou ku zaměstnaným s maturitou



Obr. 37 Dojíždkové zázemí Olomouce, střední vzdělání s maturitou. Celková dojíždka k zaměstnaným se středním vzděláním s maturitou bydlícím v obci.

Tab. 46 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících se středním vzděláním s maturitou do zaměstnání do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k zaměstnaným se středním vzděláním s maturitou bydlícím v obci. Celková dojíždka.

Zóna	Počet obcí	Podíl zóny na všech dojíždějících	Počet dojíždějících do Olomouce	Průměrný počet dojíždějících z obce
50–100 %	3	1,1 %	80	27
35–49,9 %	29	28,7 %	2 054	71
20–34,9 %	34	23,3 %	1 670	49
10–19,9 %	44	13,1 %	937	21
5–9,9 %	58	10,1 %	725	13
2–4,9 %	128	12,9 %	928	7
0–1,9 %	312	10,8 %	773	2
Celkem	608	100,0 %	7 167	12

Dojíždkové zázemí kategorie s úplným středoškolským vzděláním s maturitou je druhé největší co do počtu obcí a zahrnuje prakticky celý okres Olomouc, většinu okresu Prostějov, značnou část okresu Přerov a část obcí v okresech Šumperk a Bruntál. Z grafu funkce vzdálenosti ve srovnání s předchozí skupinou je patrný posun obcí s podílem dojíždky nad 10 % až do vzdálenosti nad 30 km.

Hodnocení podle zón dojíždky

Zóna nad 50 %: V této zóně se nacházejí pouze tři obce.

Zóna mezi 35–49,9 %: Tato zóna obsahuje 28,7 % dojíždějících, tedy nejvyšší podíl. Většina obcí této zóny se nachází v kruhovém rozložení do vzdálenosti 10 km od centra Olomouce.

Zóna mezi 20–34,9 %: Druhá nejpočetnější zóna s podílem 23,3 % dojíždějících obsahuje 34 obcí. Obce se vyskytují pravidelně koncentricky kolem Olomouce přibližně ve vzdálenosti 15 km.

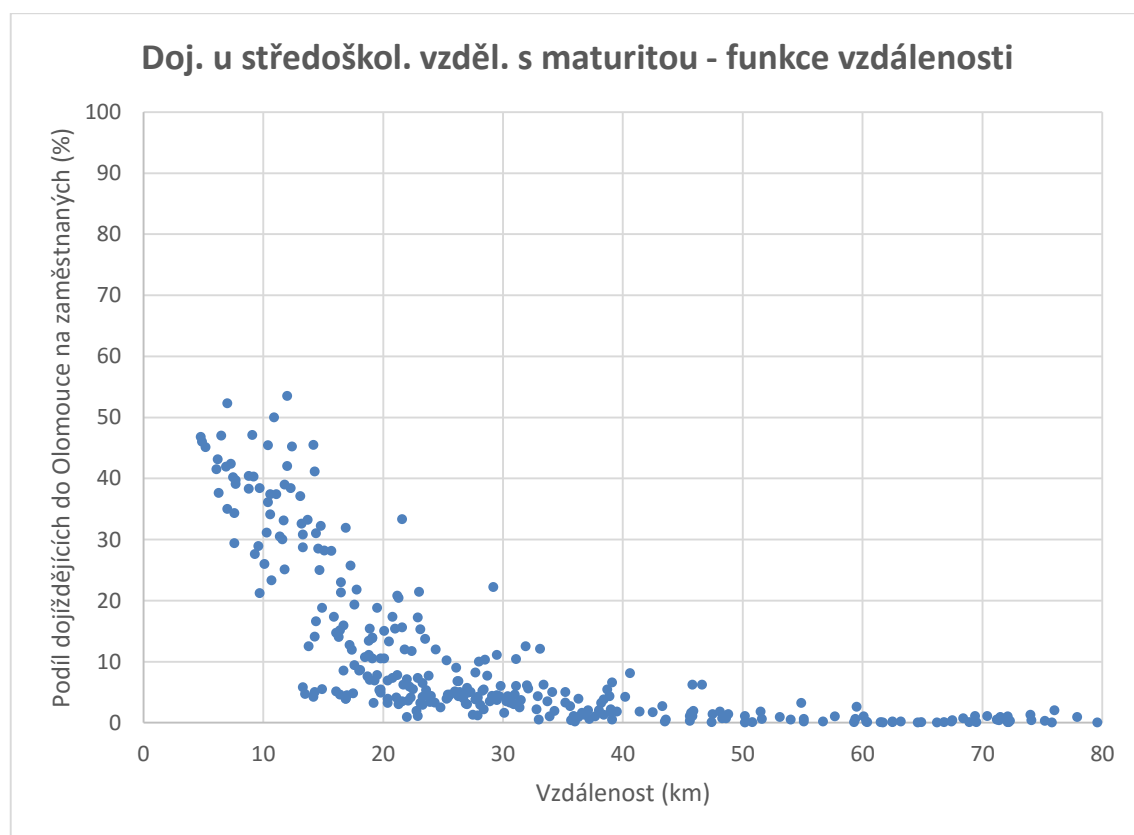
Zóna mezi 10–19,9 %: Obce této zóny se nejvíce vyskytují v zázemí Litovle a Šternberka včetně těchto dvou měst. Náleží sem i vojenský újezd Libavá.

Zóna 5–9,9 %: K obcím této zóny patří města Uničov, Moravský Beroun a Přerov. Dále sem náleží další menší obce hlavně v okresech Přerov a Prostějov.

Zóna mezi 2–4,9 %: Do této zóny se řadí 128 obcí, nejvíce v okresech Prostějov, Přerov, Šumperk a Bruntál.

Tab. 47 Obce s nejvyšším podílem a počtem dojíždějících se středním vzděláním s maturitou k zaměstnaným se středním vzděláním s maturitou bydlícím v obci

Podíl dojížd'ky			Počet dojíždějících		
Obec	Zóna dojížd'ky	Podíl dojíždějících	Obec	Zóna dojížd'ky	Počet dojíždějících
Suchonice	50–100 %	53,5 %	Přerov	5–9,9 %	376
Ústín	50–100 %	52,3 %	Prostějov	2–4,9 %	331
Loučany	50–100 %	50,0 %	Šternberk	10–19 %	305
Charvátý	35–49,9 %	47,1 %	Litovel	10–19 %	230
Samotičky	35–49,9 %	47,0 %	Hlubočky	20–34 %	180



Obr. 38 Funkce vzdálenosti pro dojížd'ku u středního vzdělání s maturitou k zaměstnaným se středním vzděláním s maturitou bydlícím v obci

6.4.4. Dojíždka osob s nástavbovým vzděláním

Do kategorie absolventů nástavbového studia se řadí mimo absolventů dvou nebo více středních škol ukončených závěrečnou zkouškou nebo maturitou, absolventi oborů nástavbového pomaturitního studia. Většinou se jedná o různé formy jazykového studia, ekonomického studia, dále o formy vzdělávání v oborech filosofie, psychologie. Řada oborů pomaturitního nástavbového studia je široká, patří zde i řada oborů, ve kterých poskytují vzdělání školy s obory studia cestovního ruchu, tělovědné obory, zdravotnictví.

Počtem dojíždějících se řadí do skupin méně významných v kategorii vzdělání, tvoří ji 687 osob.

Tab. 48 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících s nástavbovým studiem včetně pomaturitního studia do zaměstnání do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k zaměstnaným s nástavbovým studiem včetně pomaturitního studia bydlícím v obci. Celková dojíždka.

Zóna	Počet obcí	Podíl zóny na všech dojíždějících	Počet dojíždějících do Olomouce	Průměrný počet dojíždějících z obce
50–100 %	23	22,6 %	162	7
35–49,9 %	17	19,2 %	138	8
20–34,9 %	37	24,2 %	174	5
10–19,9 %	30	11,6 %	83	3
5–9,9 %	17	10,7 %	77	5
2–4,9 %	18	7,4 %	53	3
0–1,9 %	18	4,3 %	31	2
Celkem	160	100,0 %	718	4

Dojížděkové zázemí dojíždějících s nástavbovým vzděláním se nachází převážně v okrese Olomouc s výjimkou oblastí především kolem Šternberka, dále v okresech, Prostějov, Přerov a Šumperk. Podle grafu funkce vzdálenosti vykazuje tato skupina vyšší podíly dojížděk – s podíly nad 10 % dojíždějících do vzdálenosti 25 km. Výpovědní hodnoty podílů dojížděky jsou ovlivněny celkově menším počtem dojíždějících v této skupině.

Hodnocení podle zón dojížděky

Zóna nad 50 %: Tato zóna obsahuje 22,6 % dojíždějících, což představuje početně druhý největší podíl. Obce se nacházejí v blízkosti Olomouce. Nápadná je koncentrace těchto obcí směrem na severozápad podél dálnice D35.

Zóna 35–49 %: Obce této zóny se nacházejí v bližším zázemí Olomouce.

Zóna 20–34 %: Tato zóna je největší z hlediska podílu na dojíždějících, který činí 24,2 %. Řadí se sem i město Litovel.

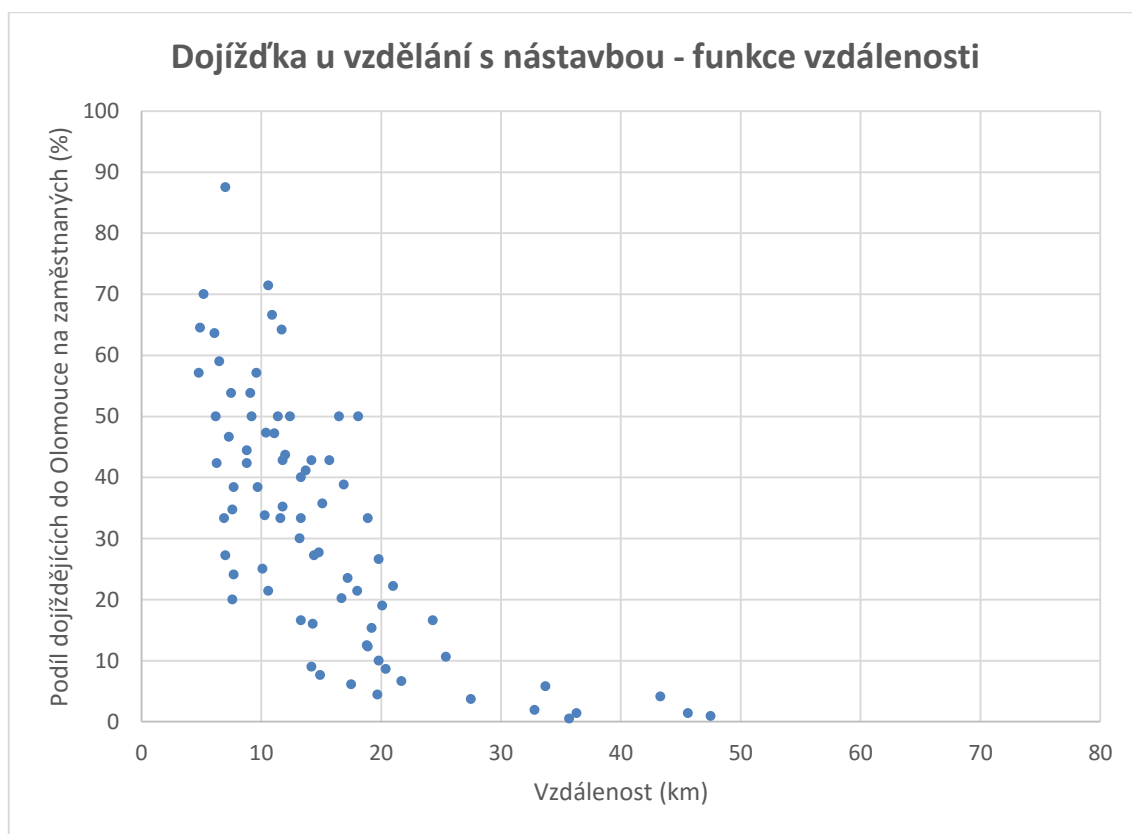
Zóna 10–19 %: Mezi obce této zóny patří města Šternberk a Lipník nad Bečvou a také vojenský újezd Libavá.

Zóna 5–9,9 %: Do této zóny spadá Prostějov, Uničov a Mohelnice.

Zóna 2–4,9 %: Mezi větší obce v této zóně patří Kojetín, Přerov, Hranice, Moravský Beroun a Zábřeh.

Tab. 49 Obce s nejvyšším podílem a počtem dojíždějících s nástavbovým studiem včetně pomaturitního studia k zaměstnaným s nástavbovým studiem včetně pomaturitního studia bydlícím v obci

Podíl dojížd'ky			Počet dojíždějících		
Obec	Zóna dojížd'ky	Podíl dojíždějících	Obec	Zóna dojížd'ky	Počet dojíždějících
Sobíšky	50–100 %	100 %	Prostějov	5–9,9 %	42
Bukovany	50–100 %	87,5 %	Šternberk	10–19 %	31
Mrsklesy	50–100 %	71,4 %	Litovel	20–34 %	29
Hlušovice	50–100 %	70,0 %	Přerov	2–4,9 %	26
Loučany	50–100 %	66,6 %	Horka nad Moravou	50–100 %	21

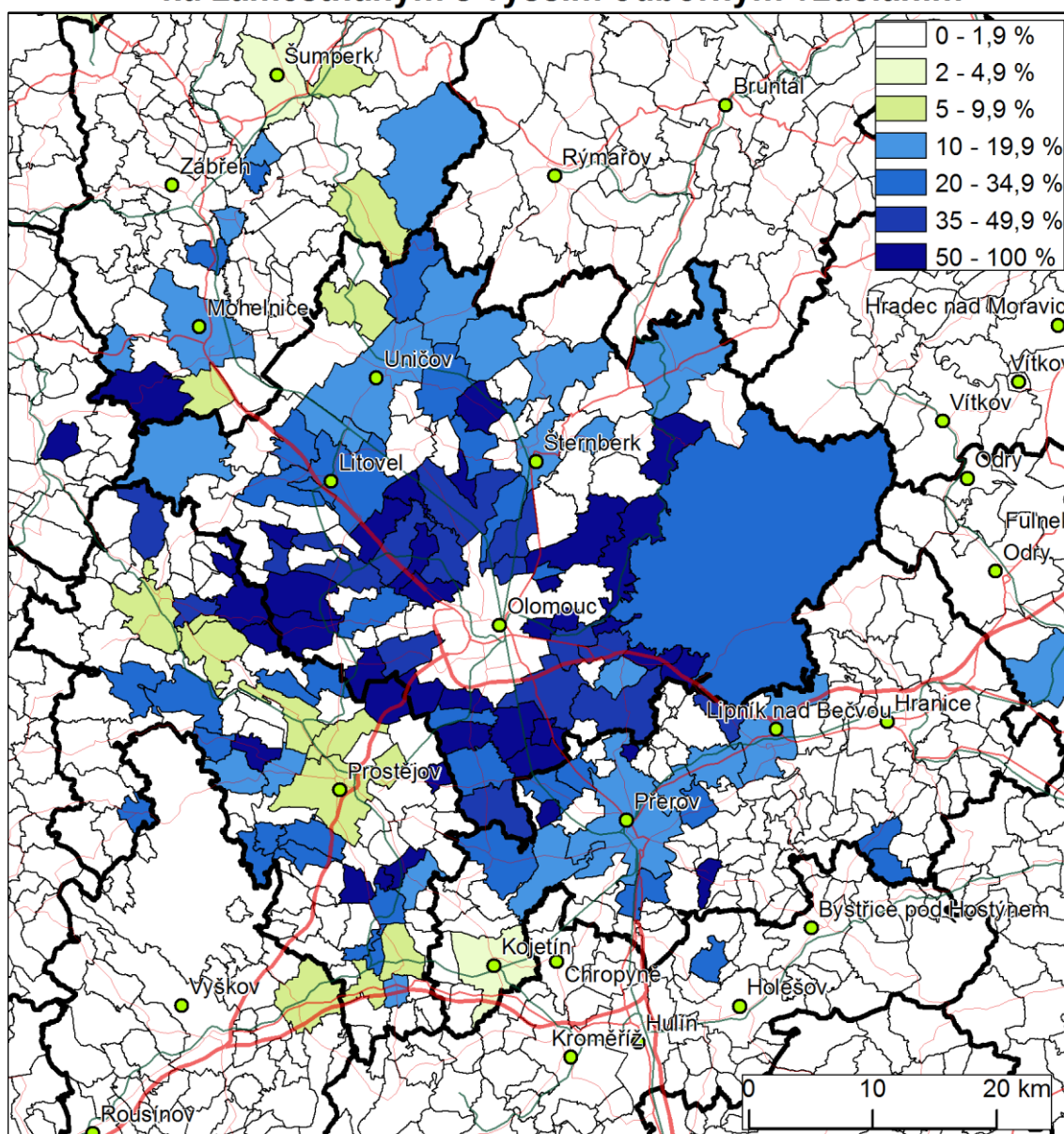


Obr. 40 Funkce vzdálenosti pro dojížd'ku u nástavbového studia včetně pomaturitního studia k zaměstnaným s nástavbovým studiem včetně pomaturitního studia bydlícím v obci

6.4.5. Dojíždka osob s vyšším odborným vzděláním

Kategorie absolventů s ukončeným vyšším odborným vzděláním je tvořena absolventy vyšších odborných škol a konzervatoří. Oblast vyšších odborných škol pokrývá poměrně široké spektrum odborností od zdravotních vyšších odborných škol, přes VOŠ poskytující ekonomické a jazykové vzdělání, přes management sportu až po žurnalistiku (27). Jedná se o početně nejslabší skupinu. Počet osob v této kategorii je 485.

**Dojíždějí s vyšším odborným vzděláním
ku zaměstnaným s vyšším odborným vzděláním**



Obr. 41 Dojíždkové zázemí Olomouce, vyšší odborné vzdělání včetně absolutoria. Celková dojíždka k zaměstnaným s vyšším odborným vzděláním bydlícím v obci.

Tab. 50 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících s vyšším odborným vzděláním včetně absolutoria do zaměstnání do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k zaměstnaným s vyšším odborným vzděláním včetně absolutoria bydlícím v obci. Celková dojíždka.

Zóna	Počet obcí	Podíl zóny na všech dojíždějících	Počet dojíždějících do Olomouce	Průměrný počet dojíždějících z obce
50–100 %	43	31,3 %	152	4
35–49,9 %	15	13,4 %	65	4
20–34,9 %	37	15,1 %	73	2
10–19,9 %	27	19,8 %	96	4
5–9,9 %	15	9,1 %	44	3
2–4,9 %	5	2,5 %	12	2
0–1,9 %	29	8,9 %	43	1
Celkem	171	100,0 %	485	3

Dojíždkového zázemí dojíždějících s vyšším odborným vzděláním tvoří především okres Olomouc a významná část okresů Prostějov a Přerov. Dále sem patří část obcí z okresu Šumperk. Velikost dojíždkového zázemí je počtem obcí shodná s předchozí skupinou, početně je ale dojíždkové zázemí slabší. Graf vzdálenosti ukazuje větší podíly dojížděky i ze vzdáleností do 50 km. Tyto vyšší podíly jsou ovlivněny malým počtem zaměstnaných v této vzdělanostní kategorii.

Hodnocení podle zón dojížděky

Zóna nad 50 %: Tato zóna obsahuje jak největší počet obcí, celkem 43, tak i největší podíl dojíždějících, a to 31,3 %. Tyto obce se nacházejí převážně v okrese Olomouc, jak v menší, tak i ve větší vzdálenosti od Olomouce.

Zóna 35–49 %: Obce této zóny se nacházejí převážně promíchaně s obcemi předchozí zóny. Řadí se sem i město Litovel.

Zóna 20–34 %: Do této zóny se řadí například Litovel.

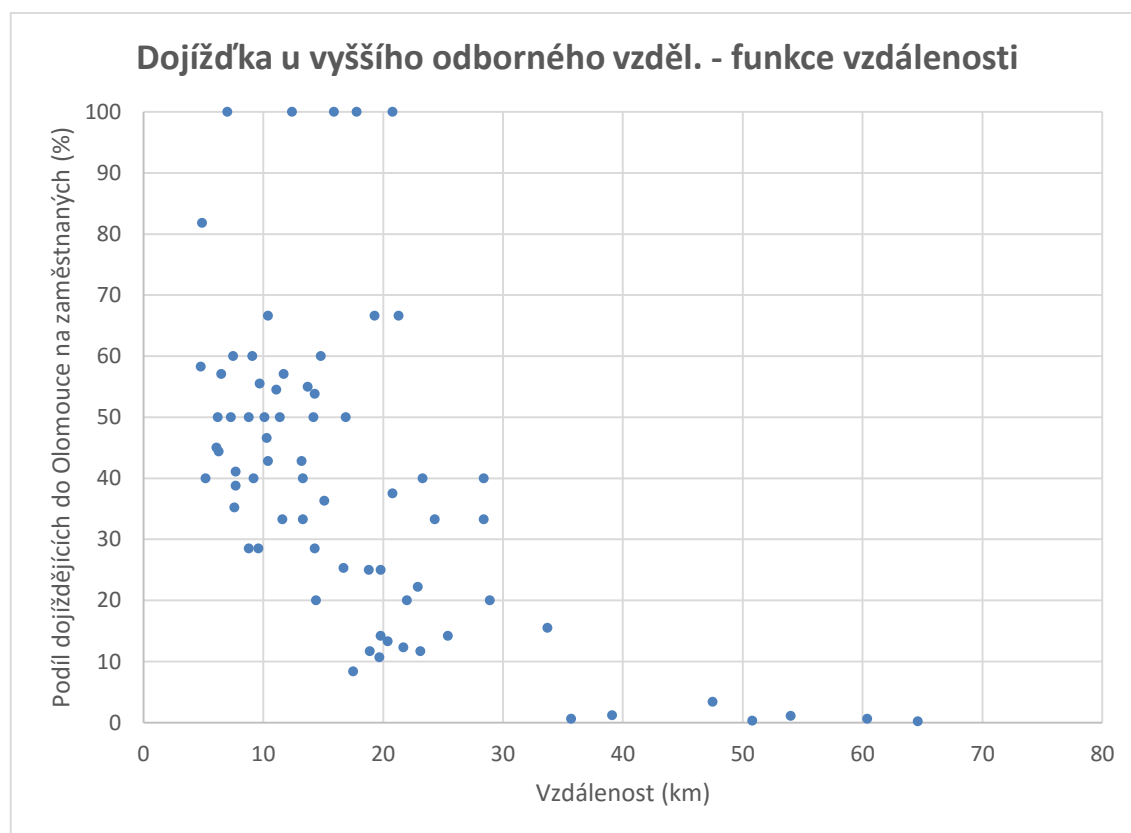
Zóna 10–19 %: K obcím této zóny patří města Přerov, Lipník nad Bečvou, Šternberk, Uničov a Mohelnice.

Zóna 5–9,9 %: V této zóně se nachází město Prostějov.

Zóna 2–4,9 %: V této zóně najdeme města Kojetín a Šumperk.

Tab. 51 Obce s nejvyšším podílem a počtem dojíždějících s vyšším odborným vzděláním včetně absolutoria k zaměstnaným s vyšším odborným vzděláním včetně absolutoria bydlícím v obci

Podíl dojížd'ky			Počet dojíždějících		
Obec	Zóna dojížd'ky	Podíl dojíždějících	Obec	Zóna dojížd'ky	Počet dojíždějících
Bukovany	50–100 %	100 %	Přerov	10–19 %	33
Mrsklesy	50–100 %	100 %	Prostějov	5–9,9 %	30
Střeň	50–100 %	100 %	Litovel	20–34 %	17
Liboš	50–100 %	100 %	Dolany	50–100 %	12
Bílsko	50–100 %	100 %	Šternberk	10–19 %	12

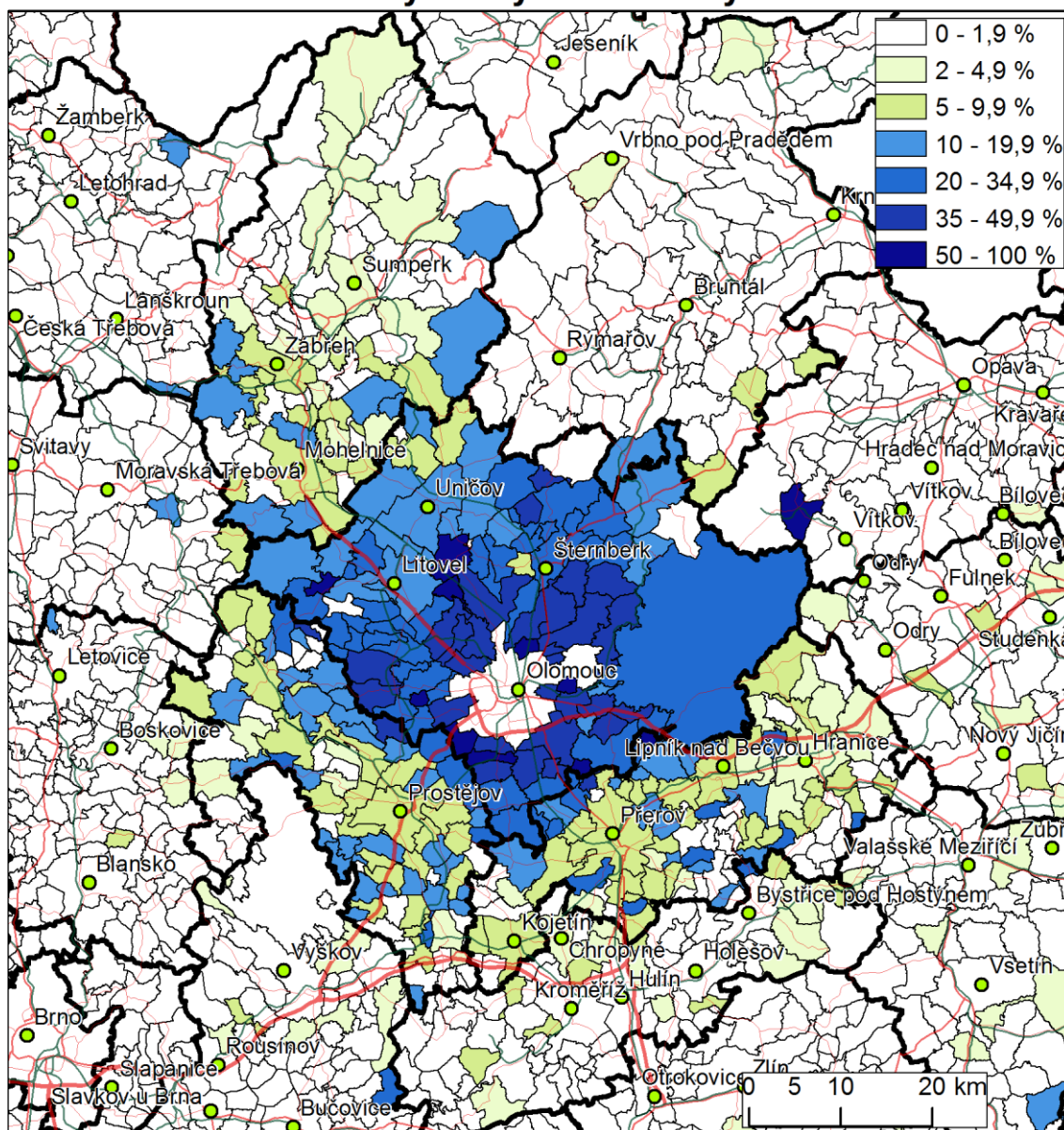


Obr. 42 Funkce vzdálenosti pro dojížd'ku u vyššího odborného vzdělání včetně absolutoria k zaměstnaným s vyšším odborným vzděláním včetně absolutoria bydlícím v obci

6.4.6. Dojíždka osob s vysokoškolským vzděláním

Do kategorie absolventů vysokoškolského vzdělání se řadí osoby, které mají ukončené vysokoškolské bakalářské nebo navazující magisterské vzdělání, dřívější absolventi vysokých škol a absolventi magisterského studijního programu, včetně nositelů vysokoškolských titulů Ing., JUDr., MUDr., RNDr. a podobně. Dále se sem řadí osoby s ukončeným doktorským studijním programem a nositelé titulů CSc., DrSc. Početně se tato skupina řadí do významných skupin dojíždky, s počtem dojíždějících osob 4 178.

Dojíždějící s vysokoškolským vzděláním ku zaměstnaným s vysokoškolským vzděláním



Obr. 43 Dojížděkové zázemí Olomouce, vysokoškolské vzdělání. Celková dojíždka k zaměstnaným s vysokoškolským vzděláním bydlícím v obci.

Tab. 52 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících s vysokoškolským vzděláním do zaměstnání do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k zaměstnaným s vysokoškolským vzděláním bydlícím v obci. Celková dojíždka.

Zóna	Počet obcí	Podíl zóny na všech dojíždějících	Počet dojíždějících do Olomouce	Průměrný počet dojíždějících z obce
50–100 %	11	4,0 %	200	18
35–49,9 %	31	27,1 %	1 345	43
20–34,9 %	56	15,2 %	753	13
10–19,9 %	78	10,1 %	499	6
5–9,9 %	102	22,8 %	1 132	11
2–4,9 %	88	5,0 %	249	3
0–1,9 %	249	15,8 %	785	3
Celkem	615	100,0 %	4 963	8

Dojíždkové zázemí vysokoškolsky vzdělaných zahrnuje prakticky celý okres Olomouc a podstatnou část okresů Přerov a Prostějov, většinu okresu Šumperk a dále také množství obcí z okresů Kroměříž a Vyškov. Rozsahem se jedná o nejvýznamnější dojíždkové zázemí ze všech vzdělanostních kategorií. Podle grafu funkce vzdálenosti jsou přítomny podíly dojíždky nad 10 % i ve vzdálených obcích, do 45 km od Olomouce.

Hodnocení podle zón dojížd'ky

Zóna nad 50 %: Tato zóna zahrnuje 11 obcí, zčásti naléhajících na Olomouc.

Zóna 35–49 %: Tato zóna obsahuje největší podíl dojíždějících, celkem 27,1 %. Obce jsou rozloženy většinou koncentricky kolem Olomouce.

Zóna 20–34 %: Tato zóna obsahuje 56 obcí a prostorově navazuje na předchozí zónu. Patří zde i město Šternberk.

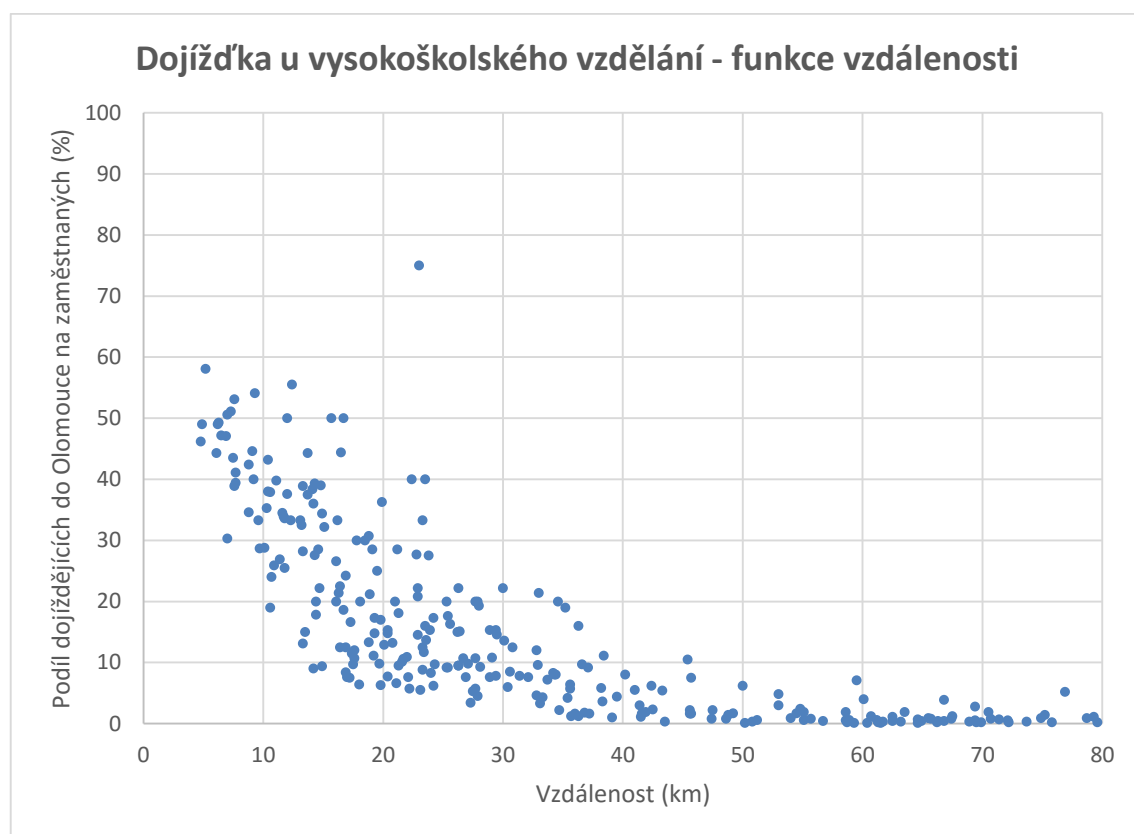
Zóna 10–19 %: Do této zóny se řadí města Litovel a Uničov.

Zóna 5–9,9 %: Druhá nejpočetnější zóna s 22,8 % dojíždějících. Obsahuje města Prostějov, Kojetín, Přerov, Lipník nad Bečvou, Mohelnice a Zábřeh.

Zóna 2–4,9 %: V této zóně se nacházejí města Šumperk a Hranice.

Tab. 53 Obce s nejvyšším podílem a počtem dojíždějících s vysokoškolským vzděláním k zaměstnaným s vysokoškolským vzděláním bydlícím v obci

Podíl dojížd'ky			Počet dojíždějících		
Obec	Zóna dojížd'ky	Podíl dojíždějících	Obec	Zóna dojížd'ky	Počet dojíždějících
Slavětín	50–100 %	75,0 %	Prostějov	5–9,9 %	364
Hlušovice	50–100 %	58,1 %	Přerov	5–9,9 %	348
Střeň	50–100 %	55,5 %	Šternberk	20–34 %	199
Luběnice	50–100 %	54,1 %	Velká Bystřice	35–49 %	114
Blatec	50–100 %	53,1 %	Litovel	10–19 %	112



Obr. 44 Funkce vzdálenosti pro dojížd'ku u vysokoškolského vzdělání k zaměstnaným s vysokoškolským vzděláním bydlícím v obci

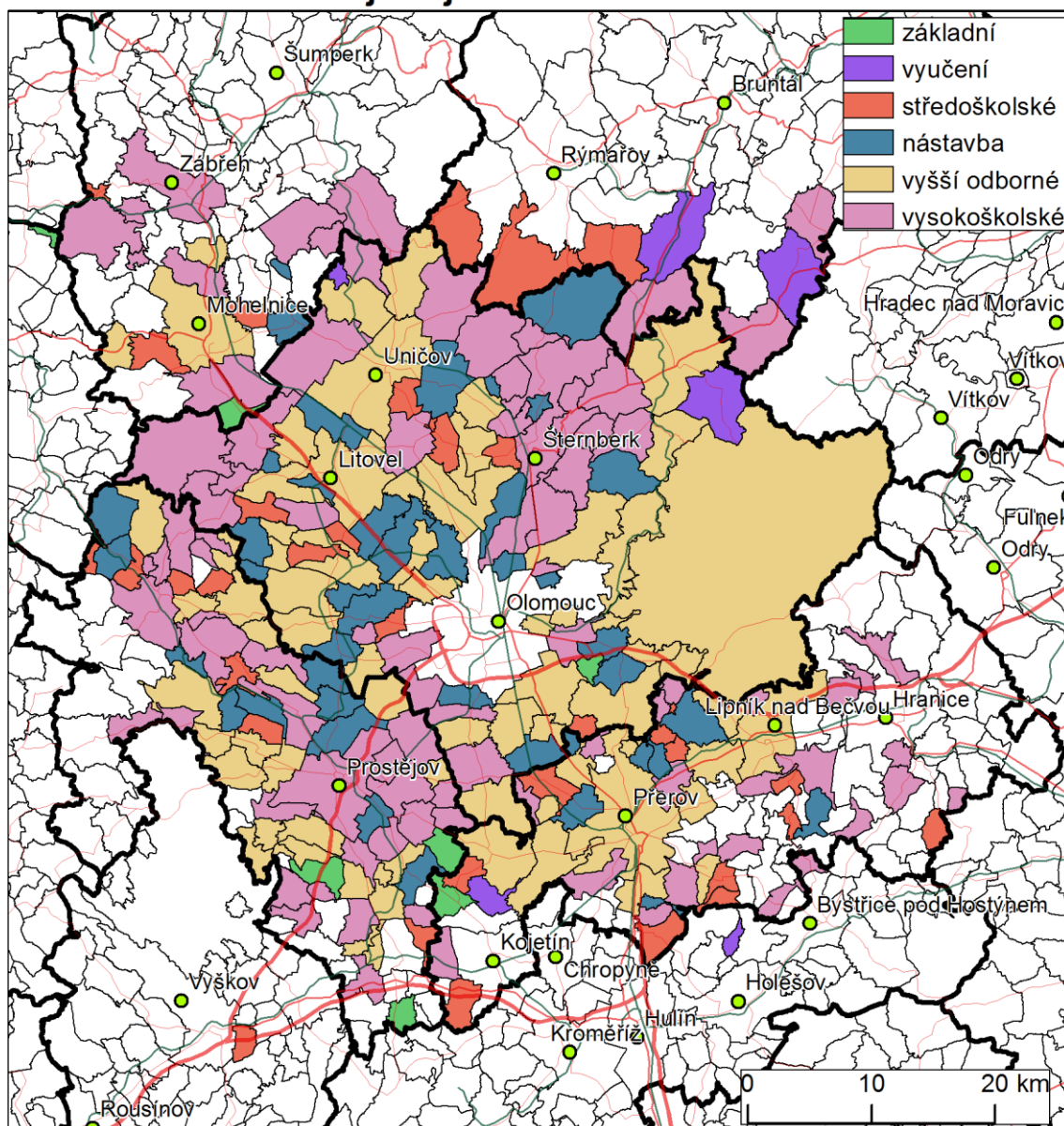
6.4.7. Hodnocení dojížd'ky podle dosaženého vzdělání

Jednotlivá dojížd'ková zázemí Olomouce podle vzdělanostních kategorií se svým rozsahem poměrně výrazně odlišují. V rozsahu jednotlivých dojížd'kových zázemí s ohledem na stupeň dosaženého vzdělání se dá vysledovat určitá závislost mezi stupněm dosaženého vzdělání a velikostí dojížd'kového zázemí.

Nejmenší a nejvíce centralizované dojížd'kové zázemí tak má skupina osob s nejmenším dosaženým vzděláním a největší dojížd'kové zázemí, zasahující s podílem dojížd'ky nad 5 % i k hranici 50 km má skupina vysokoškolsky vzdělaných osob. Velikost dojížd'kového zázemí se tak většinou zvětšuje od skupiny osob s nejmenším vzděláním přímo úměrně dosaženému vzdělání. Určitou výjimkou v pořadí podle velikosti dojížd'kového zázemí v závislosti na stupni dosaženého vzdělání představují dvě málo početné podskupiny osob. Jedná se o dojíždějící s nástavbovým pomaturitním studiem a s vyšší odbornou školou. Dojížd'ková zázemí těchto dvou skupin jsou si dosti podobná, jsou nesouvislá a sahají dále než u dojížd'kového zázemí osob se základním vzděláním, před které se co do velikosti řadí, ale nedosahují velikosti dojížd'kového zázemí u osob středoškolsky vzdělaných s maturitou a i bez maturity.

Při srovnání grafů funkce vzdálenosti je rovněž patrné, že skupiny s vyšším vzděláním jsou ochotné dojíždět do zaměstnání z větší vzdálenosti.

Vzdělanostní kategorie s nejvyšším podílem zaměstnaných dojíždějících do Olomouce



Obr. 45 Obce s nejvyšším podílem dojíždějících podle vzdělání k zaměstnaným s odpovídajícím vzděláním bydlícím v obci

Co do počtu dojíždějících lze dojížděcká zázemí hodnocené skupiny rozdělit na dvě základní skupiny.

V první, z hlediska počtu dojíždějících významné skupině, jsou osoby s ukončeným středním vzděláním s maturitou (6 394 osob), následovány kategorií osob se středním vzděláním bez maturity (4 187 osob) a kategorií osob s vysokoškolským vzděláním (4 178 osob).

Ve druhé, z hlediska počtu dojíždějících méně významné skupině, jsou osoby se základním vzděláním, dále se sem řadí osoby s vyšší odbornou

školou a s nástavbovým studiem. Počty osob jsou v těchto kategoriích výrazně nižší než u předchozí skupiny a dosahují maximálního počtu 687 osob.

Rozdíly ve velikostech a charakteristikách dojížděkových zázemí podle stupně dosaženého vzdělání jsou způsobeny souhrnem více faktorů, při nichž bude hrát úlohu touha po uplatnění se v oboru, finanční ohodnocení, nabídka zaměstnání v okolních obcích, charakter zaměstnání a počet pracovních dnů mimo místa bydliště, životní styl a jiné.

Velká část především vysokoškolsky vzdělaných osob, která z menších obcí bydliště dojíždí již na studium, studuje s vědomím, že v místě bydliště a jeho okolí, nebudou mít možnost najít zaměstnání, které by odpovídalo jejich vzdělání. Velký počet míst pro zaměstnané s nejvyšším stupněm vzdělání nabízejí města, především centra charakteru univerzitního města Olomouce, navíc s přítomností dalšího významného zaměstnavatele – Fakultní nemocnice Olomouc a s přítomností řady podniků s požadavky na vysoce vzdělané zaměstnance. U vybraných skupin zaměstnání tak neexistuje alternativa získání zaměstnání mimo velká centra charakteru Olomouce. Tato situace může nastat i u vybraných skupin absolventů nástavbového studia a u vybraných specializací absolventů vyšších odborných škol. Dalším faktorem, který působí na charakter dojížděky do Olomouce, především z větší vzdálenosti, je faktor vyššího ohodnocení práce u více vzdělaných osob. V těchto případech se může finančně vyplatit i dojížděka na větší vzdálenost. Svou roli hraje i určitá tendence k bydlení mimo městskou aglomeraci. Tato tendence je více patrná u více vzdělaných skupin obyvatelstva.

Dostupná data ze SLBD neumožňují určit podíl denní a nedenní dojížděky u jednotlivých kategorií podle vzdělanosti, můžeme se ale domnívat, že charakter práce u vysoce vzdělaných lidí umožňuje v části případů individuální pracovní dobu s možností dojížděky například na část týdne.

Pokud se týká osob s nejnižším dokončeným základním vzděláním, dá se říci, že relativně malé dojížděkové zázemí při dojížděce do Olomouce u osob se základním vzděláním může souviset se skutečností, že pracovní pozice této skupiny nevyžadují žádné speciální vzdělání. Pracovní místa jsou rovnoměrněji rozložena v jednotlivých obcích a nejsou koncentrována do větších středisek osídlení. Zaměstnanci se základním vzděláním nezískali svým vzděláním žádnou odbornou kvalifikaci, a proto u nich odpadá potřeba uplatnění v oboru.

Své pracovní uplatnění mohou najít spíše v místě bydliště nebo v okolních obcích a nejsou tak vázáni na dojížďku do Olomouce. Nízké ohodnocení práce u této skupiny zaměstnanců má vliv na ekonomickou stránku dojíždění – dojížďka na větší vzdálenost se nížce finančně ohodnocené skupině zaměstnaných nemusí vyplatit.

Tab. 54 Počet obcí v zónách dojížďkového zázemí podle vzdělanostních kategorií

	základní vzdělání	střední vzdělání vč. vyučení (bez maturity)	střední vzdělání s maturitou	nástavbové studium (vč. pomaturitního studia)	vyšší odborné vzdělání (vč. absolutoria)	vysokoškolské vzdělání
50–100 %	4	0	3	23	43	11
35–49,9 %	1	4	29	17	15	31
20–34,9 %	21	33	34	37	37	56
10–19,9 %	34	28	44	30	27	78
5–9,9 %	22	28	58	17	15	102
2–4,9 %	23	70	128	18	5	88
0–1,9 %	31	265	312	18	29	249
Počet obcí ve spád. území	105	163	296	142	142	366
Pořadí dle velikosti spád. zázemí	6	3	2	4-5	4-5	1

Tab. 55 Počet dojíždějících v zónách dojížďkového zázemí podle vzdělanostních kategorií

	základní vzdělání	střední vzdělání vč. vyučení (bez maturity)	střední vzdělání s maturitou	nástavbové studium (vč. pomaturitního studia)	vyšší odborné vzdělání (vč. absolutoria)	vysokoškolské vzdělání
50–100 %	26	0	80	162	152	200
35–49,9 %	14	263	2 054	138	65	1 345
20–34,9 %	125	1 830	1 670	174	73	753
10–19,9 %	187	936	937	83	96	499
5–9,9 %	68	559	725	77	44	1 132
2–4,9 %	31	599	928	53	12	249
Počty dojíždějících ve spádovém území	451	4 187	6 394	687	442	4 178
Pořadí dle počtů dojíždějících	5	2	1	4	6	3

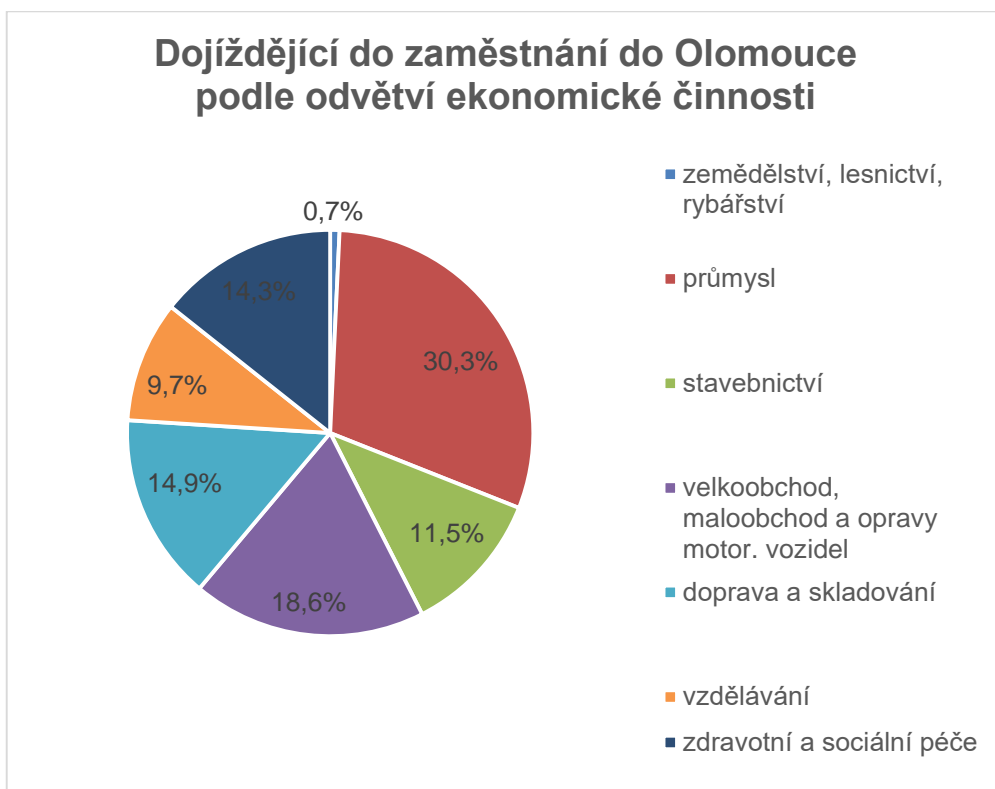
6.5. Dojíždka do zaměstnání podle odvětví ekonomické činnosti

Data ze SLDB jsou pro rozložení dojíždky podle odvětví ekonomické činnosti k dispozici pouze pro celkovou dojíždku. Struktura dělení dat pro skupiny vyjíždějících do zaměstnání a zaměstnaných bydlících v obci jsou v SLDB 2011 seříděna lehce odlišně, takže bylo nutné sloučit některé hodnocené skupiny (například jednotlivá průmyslová odvětví se sloučila do jedné skupiny).

Tab. 56 Hodnocené kategorie odvětví ekonomické činnosti

zemědělství, lesnictví a rybářství
těžba a dobývání, zpracovatelský průmysl, výroba a rozvod energií
stavebnictví
velkoobchod a maloobchod, opravy motorových vozidel
doprava a skladování
vzdělávání
zdravotní a sociální péče

Pro orientaci ohledně významu jednotlivých odvětví ekonomické činnosti z hlediska dojíždky do zaměstnání pro Olomouc a jejich srovnání s údaji z ČR uvádím grafy na obr. 46,47 a tab. 57.



Obr. 46 Podíl kategorií odvětví ekonomické činnosti dojíždějících do zaměstnání do Olomouce



Obr. 47 Podíl kategorií odvětví ekonomické činnosti dojíždějících do zaměstnání v ČR

Tab. 57 Podíly odvětví ekonomické činnosti na dojížděci do Olomouce a v ČR

	Dojíždějící do Olomouce	Dojíždějící v rámci pro ČR	Rozdíl Olomouce minus ČR
zemědělství, lesnictví, rybářství	1 %	3 %	- 2 %
průmysl	30 %	45 %	- 15 %
stavebnictví	12 %	11 %	1 %
velkoobchod a maloobchod, opravy a údržba motorových vozidel	19 %	14 %	5 %
doprava a skladování	15 %	9 %	6 %
vzdělávání	10 %	8 %	2 %
zdravotní a sociální péče	14 %	10 %	4 %

Z výše uvedených dat, je patrné, že v dojížděci do Olomouce převažuje dojíždka do oborů průmyslových odvětví, nicméně tato dojíždka je ve srovnání s údaji za celou Českou republiku o třetinu nižší. Při srovnání krajů byl Olomoucký kraj v době SLBD 2011 v počtu zaměstnaných v průmyslu ve středu tabulky s procentuálním vyjádřením 27,5 % (0,5 % nad krajským průměrem z ČR). Početně se tak počet zaměstnaných v průmyslu v tomto kraji příliš neodlišuje od ostatních krajů (25). Tento obor je tedy v Olomouci satureován ve srovnání s údaji z ČR z větší míry místními zaměstnanci s místem bydliště v Olomouci.

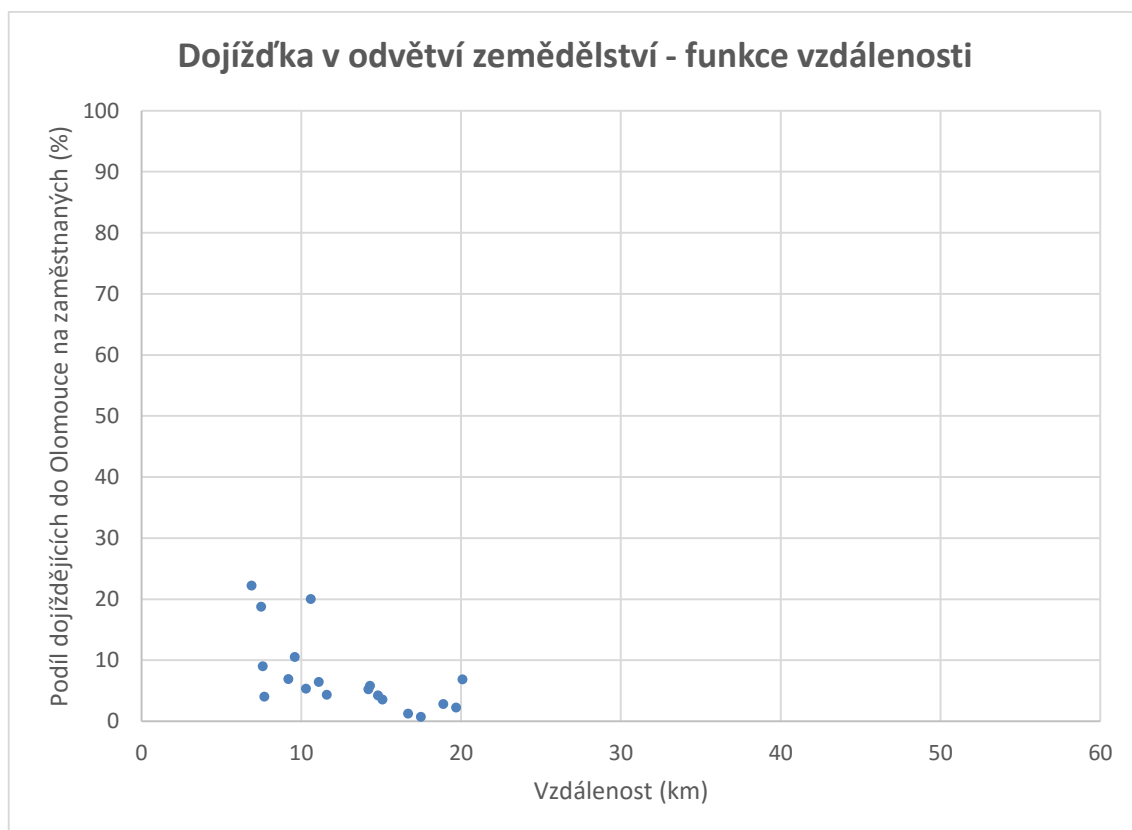
Naopak zvýšený je podíl dojíždky do zaměstnání v oblastech obchodu a údržby motorových vozidel, v dopravě, ve zdravotnictví a ve vzdělávání. Zvýšená dojíždka v oblasti zdravotnictví se dá vysvětlit dojíždkou do zdravotnických zařízení v Olomouci, především se jedná o Fakultní nemocnici Olomouc. Na zvýšeném podílu dojíždky v odvětví vzdělávání má vliv další z velkých zaměstnavatelů v Olomouci – Univerzita Palackého.

Pokud se týká velkých průmyslových podniků, podniky tohoto odvětví s větším počtem zaměstnaneckých míst v Olomouci chybí (35). Negativní vliv na dojíždku do Olomouce mají podniky s větším počtem pracovním míst, které jsou umístěny v okolí Olomouce.

Tab. 58 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících v zemědělství, lesnictví a rybářství do zaměstnání do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k zaměstnaným pracujícím v zemědělství, lesnictví a rybářství bydlícím v obci. Celková dojíždka.

Zóna	Počet obcí	Podíl zóny na všech dojíždějících	Počet dojíždějících do Olomouce	Průměrný počet dojíždějících z obce
50–100 %	0	0,0 %	0	0
35–49,9 %	0	0,0 %	0	0
20–34,9 %	4	7,9 %	6	2
10–19,9 %	6	11,8 %	9	2
5–9,9 %	11	27,6 %	21	2
2–4,9 %	18	35,5 %	27	2
0–1,9 %	11	17,1 %	13	1
Celkem	50	100 %	76	2

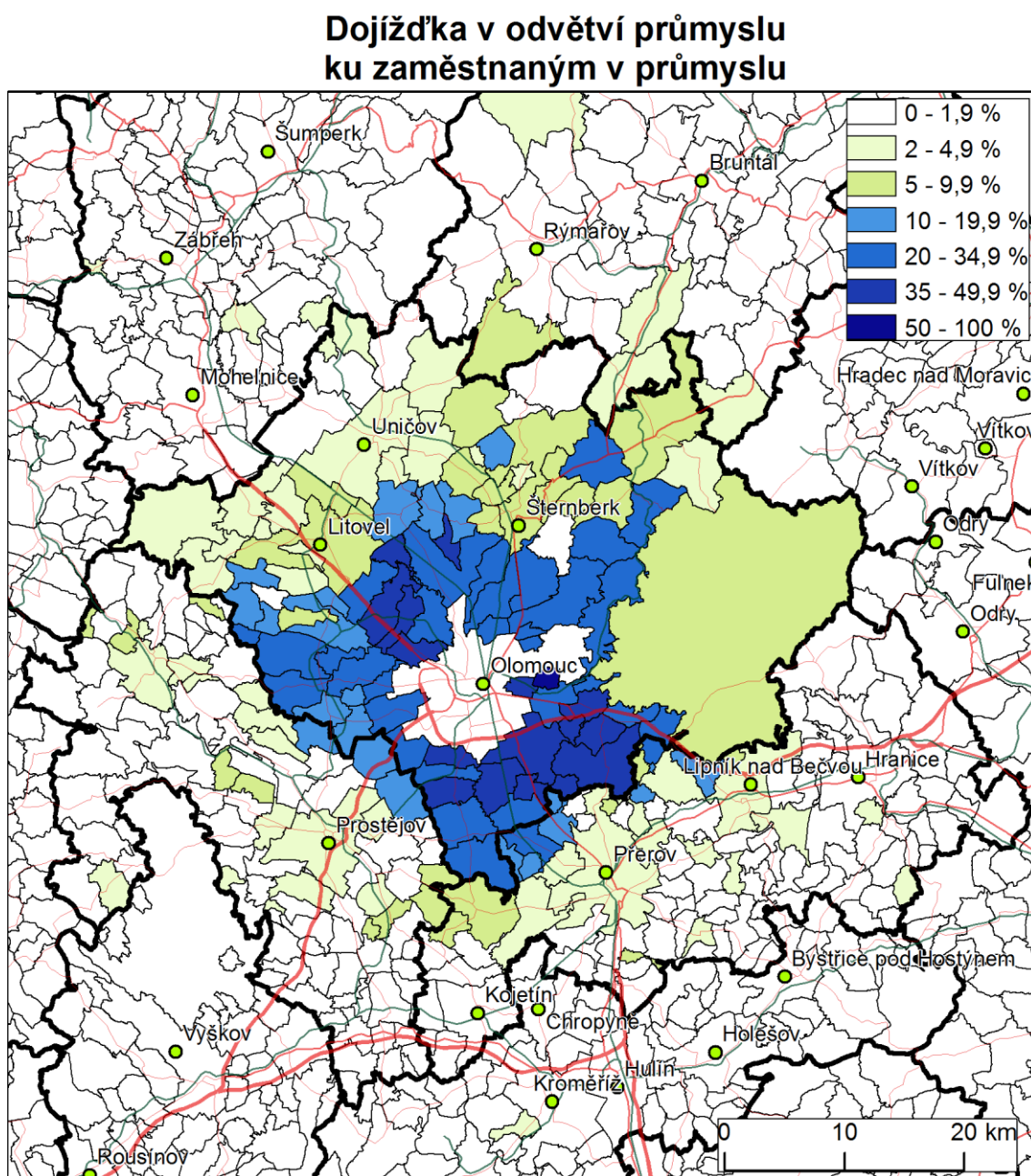
V důsledku velmi malého počtu dojíždějících do tohoto odvětví se dojíždčkové zázemí pro toto odvětví ekonomické činnosti nedá podrobněji hodnotit, dojíždčkové zázemí sahá nesouvisle do vzdálenosti přibližně 20 km od Olomouce.



Obr. 49 Funkce vzdálenosti pro dojíždku v zemědělství, lesnictví a rybářství k zaměstnaným pracujícím v zemědělství, lesnictví a rybářství bydlícím v obci

6.5.2. Dojíždka v odvětví průmyslu

Sledovaná skupina průmyslových odvětví hodnotí dojíždějící z více skupin průmyslových odvětví dohromady. Jedná se o skupiny průmyslových odvětví zpracovatelského průmyslu, těžbě a dobývání, a odvětví výroby a rozvodu energií. Určující vliv má v této skupině počet zaměstnanců ve zpracovatelském průmyslu. Co do počtu dojíždějících je skupina osob dojíždějících do průmyslových odvětví nejvýznamnější s počtem 3 274 dojíždějících.



Obr. 50 Dojíždkové zázemí Olomouce, odvětví průmyslu. Celková dojíždka k zaměstnaným pracujícím v průmyslu bydlícím v obci.

Tab. 59 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících v průmyslu do zaměstnání do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k zaměstnaným pracujícím v průmyslu bydlícím v obci. Celková dojíždka.

Zóna	Počet obcí	Podíl zóny na všech dojíždějících	Počet dojíždějících do Olomouce	Průměrný počet dojíždějících z obce
50–100 %	1	0,8 %	31	31
35–49,9 %	16	21,2 %	775	48
20–34,9 %	33	36,3 %	1 328	40
10–19,9 %	22	9,0 %	328	15
5–9,9 %	29	10,6 %	389	13
2–4,9 %	54	11,6 %	423	8
0–1,9 %	193	10,4 %	382	2
Celkem	348	100,0 %	3 656	11

Dojíždkové zázemí tvoří takřka všechny obce v okrese Olomouc a část obcí v sousedících okresech: především v okresech Prostějov, Přerov a částečně v okresech Šumperk, Bruntál. Přestože má toto odvětví početně největší dojíždku, svým rozsahem je mezi sledovanými ekonomickými odvětvími až na 6. místě. Podle grafu funkce vzdálenosti na dojíždce sahá významnější dojíždka s podílem nad 10 % do vzdálenosti necelých 30 km od Olomouce. Nejvyšší podíly dojíždky jsou přítomny do vzdálenosti necelých 25 km od Olomouce. Zajímavý je vysoký počet dojíždějících z Hluboček, kde jsou umístěny dva průmyslové podniky s počtem zaměstnanců nad 1000.

Hodnocení podle zón dojíždky

Zóna 50–100 %: V této zóně se nachází pouze jedna obec.

Zóna 35–49 %: Tuto zónu tvoří 16 obcí, které zahrnují 21,2 % všech dojíždějících, což je druhý nejvyšší počet. Obce z této zóny tvoří dvě územní koncentrace. První shluk obcí je severozápadně od Olomouce (zde např. Křelov-Břuchotín nebo Příkazy). Druhá, větší oblast, se nachází jihovýchodně od Olomouce. Sem náleží obce jako Grygov, Velký Týnec, Tršice, Doloplazy a další.

Zóna 20–34 %: Obce této zóny obklopují Olomouc asi do vzdálenosti 16 km. Tvoří 36,3 % dojíždějících, tedy největší podíl.

Zóna 10–19 %: Do této zóny patří 22 obcí v okrese Olomouc.

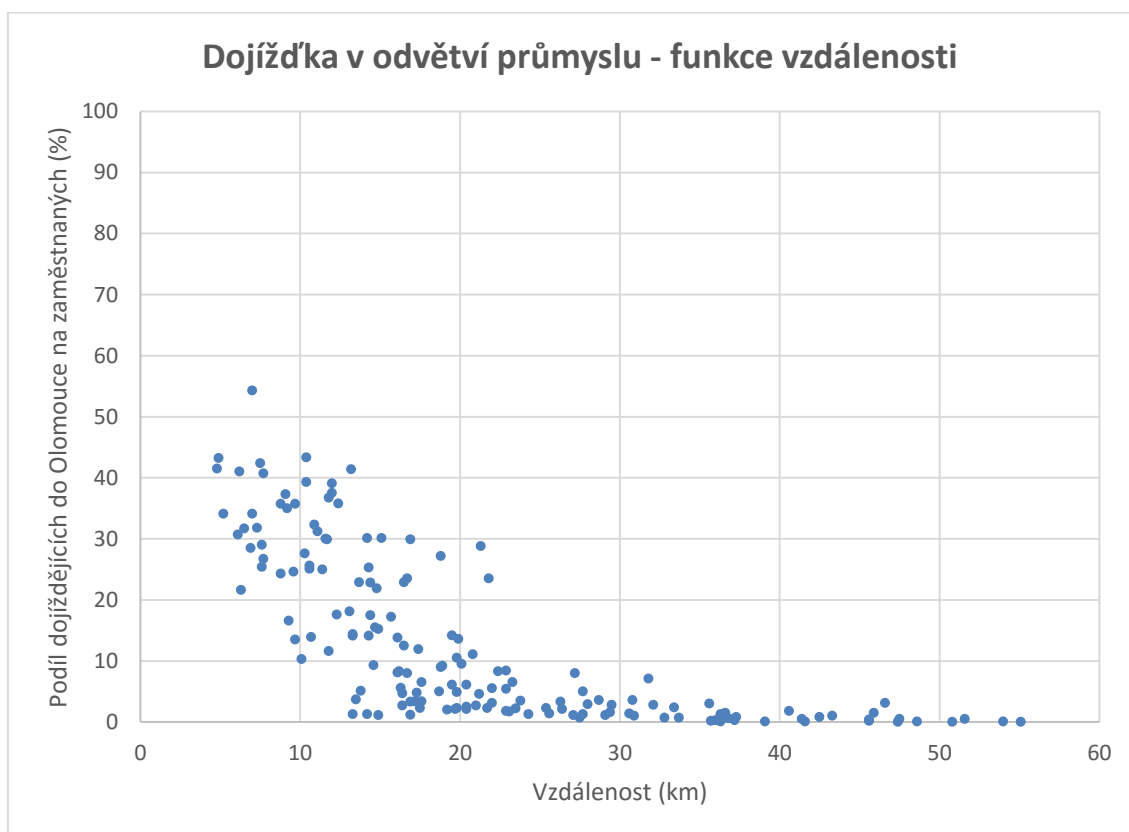
Obce z oblasti zón s podílem dojíždějících od 10 % do 49 % cirkulárně obklopují Olomouc, mimo oblasti Libavé.

Zóna 5–9,9 %: Sem náleží převážně obce na Litovelsku a Šternbersku. Řadí se sem města Litovel, Šternberk a Moravský Beroun a také vojenský újezd Libavá.

Zóna 2–4,9 %: Tato zóna obsahuje města Prostějov, Přerov, Lipník nad Bečvou a Uničov.

Tab. 60 Obce s nejvyšším podílem a počtem dojíždějících v průmyslu k zaměstnaným pracujícím v průmyslu bydlícím v obci

Podíl dojížd'ky			Počet dojíždějících		
Obec	Zóna dojížd'ky	Podíl dojíždějících	Obec	Zóna dojížd'ky	Počet dojíždějících
Bukovany	50–100 %	54,3 %	Hlubočky	20–34 %	157
Krčmaň	35–49 %	43,3 %	Šternberk	5–9,9 %	136
Křelov-Břuchotín	35–49 %	43,2 %	Litovel	5–9,9 %	120
Skrbeň	35–49 %	42,4 %	Velký Týnec	35–49 %	119
Bystrovany	35–49 %	41,5 %	Přerov	2–4,9 %	113

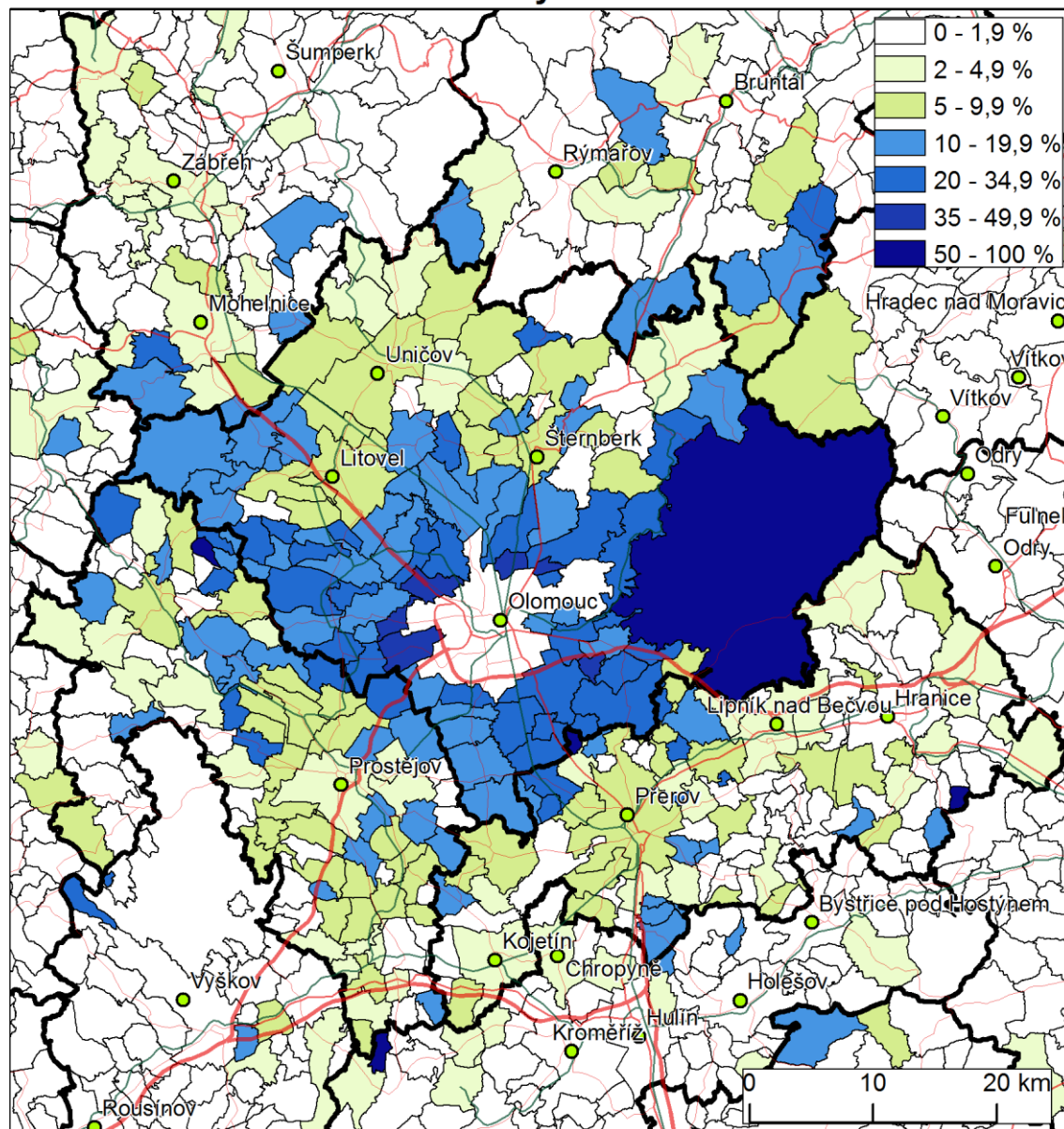


Obr. 51 Funkce vzdálenosti pro dojíždku v průmyslu k zaměstnaným pracujícím v průmyslu bydlícím v obci

6.5.3. Dojíždka v odvětví stavebnictví

Toto odvětví je co do počtu dojíždějících v dolní polovině sledovaných odvětví. Do Olomouce z toho odvětví dojíždí 1 195 osob.

Dojíždka v odvětví stavebnictví ku zaměstnaným ve stavebnictví



Obr. 52 Dojíždkové zázemí Olomouce, odvětví stavebnictví. Celková dojíždka k zaměstnaným pracujícím ve stavebnictví bydlícím v obci.

Tab. 61 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících ve stavebnictví do zaměstnání do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k zaměstnaným pracujícím ve stavebnictví bydlícím v obci. Celková dojíždka.

Zóna	Počet obcí	Podíl zóny na všech dojíždějících	Počet dojíždějících do Olomouce	Průměrný počet dojíždějících z obce
50–100 %	5	1,5 %	21	4
35–49,9 %	6	5,1 %	71	12
20–34,9 %	44	25,3 %	351	8
10–19,9 %	74	19,3 %	268	4
5–9,9 %	82	20,4 %	283	3
2–4,9 %	102	14,5 %	201	2
0–1,9 %	125	14,0 %	195	2
Celkem	438	100,0 %	1 390	3

Ačkoliv je dojížděkové zázemí pro stavebnictví co do počtu pracovních míst až na 5. místě při srovnání mezi odvětvími, svým rozsahem – počtem obcí v dojížděkovém zázemí, zaujímá první místo. Fakt, že dojížděkové zázemí s poměrně významným podílem dojížděky sahá do větší vzdálenosti od Olomouce, je dobře ilustrován na grafu funkce vzdáleností. Dojížděku i z větší vzdálenosti můžeme zařadit mezi charakteristiky dojížděky v tomto ekonomickém odvětví. Dojížděkové zázemí vyplňuje takřka celý okres Olomouc, Prostějov a Přerov a podstatně zasahuje i do okresů Bruntál a Šumperk a v menší míře ve všech směrech přesahuje hranice Olomouckého kraje.

Hodnocení podle zón dojížděky

Zóna 50–100 %: Celkem zde náleží 5 obcí, za zmínku stojí oblast vojenského újezdu Libavá.

Zóna 35–49 %: Obce této zóny se vyskytují v bližším zázemí Olomouce a nejčastěji s ní přímo sousedí. Konkrétně lze uvést Hněvotín, Ústín, Tověř a další.

Zóna 20–34 %: Tato zóna sestává celkem ze 44 obcí v okolí Olomouce, přičemž počet dojíždějících činí 351 osob, což je nejvyšší počet ze všech zón. Podíl na dojíždějících celkem tvoří 25,3 %.

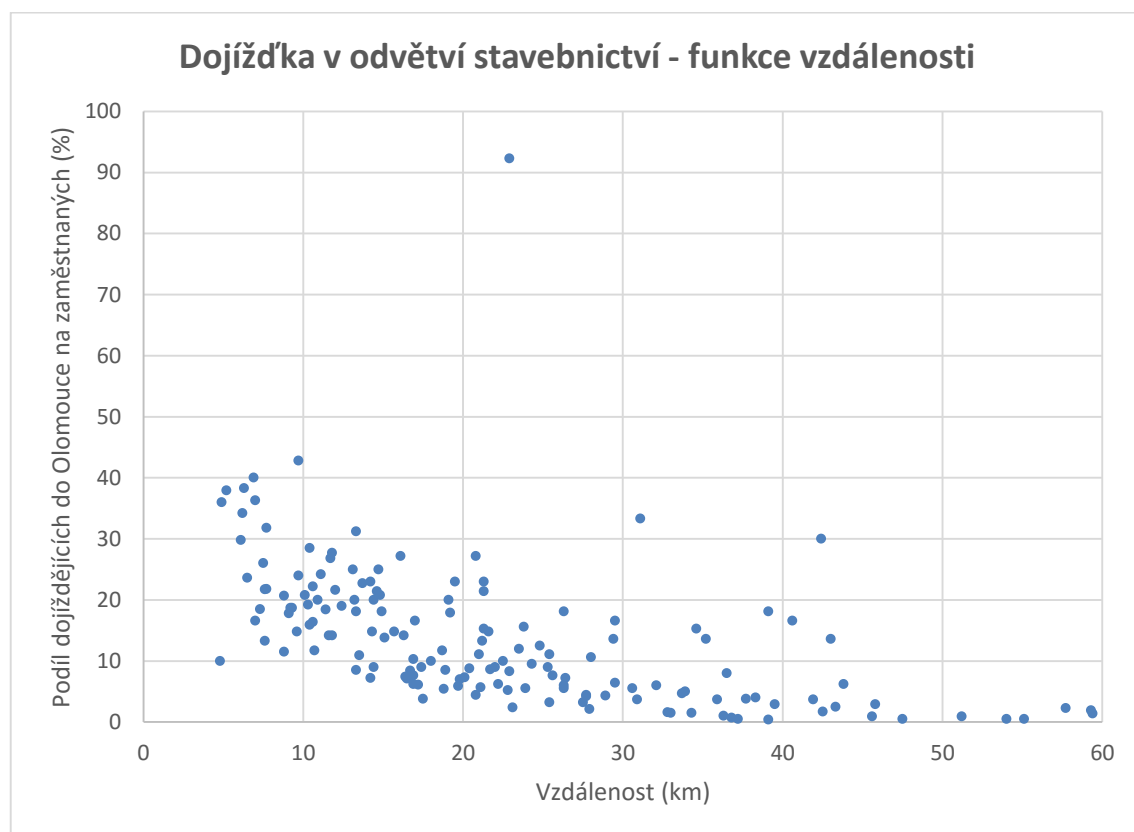
Zóna 10–19 %: Převážná většina těchto obcí se nalézají v jižní části okresu Olomouc, relativně vysoký počet i v okrese Bruntál.

Zóna 5–9,9 %: Velkou část obcí nalezneme v okrese Přerov (včetně města Přerova), dále na Prostějovsku, a také v oblasti Šternberska, Uničovska a Litovelska včetně těchto tří měst. Podle počtu dojíždějících je tato zóna na druhém místě ze všech zón – tvoří podíl 20,4 %.

Zóna 2–4,9 %: Obce této zóny se objevují především na jihu okresu Šumperk, dále však i v okresech Přerov, Prostějov, Kroměříž.

Tab. 62 Obce s nejvyšším podílem a počtem dojíždějících ve stavebnictví k zaměstnaným pracujícím ve stavebnictví bydlícím v obci

Podíl dojížd'ky			Počet dojíždějících		
Obec	Zóna dojížd'ky	Podíl dojíždějících	Obec	Zóna dojížd'ky	Počet dojíždějících
Hačky	50–100 %	100 %	Přerov	5–9,9 %	63
Čelechovice	50–100 %	100 %	Prostějov	2–4,9 %	46
Dolní Těšice	50–100 %	100 %	Šternberk	5–9,9 %	31
Prasklice	50–100 %	100 %	Bohuňovice	20–34 %	28
Libavá	50–100 %	92,3 %	Velká Bystřice	20–34 %	28

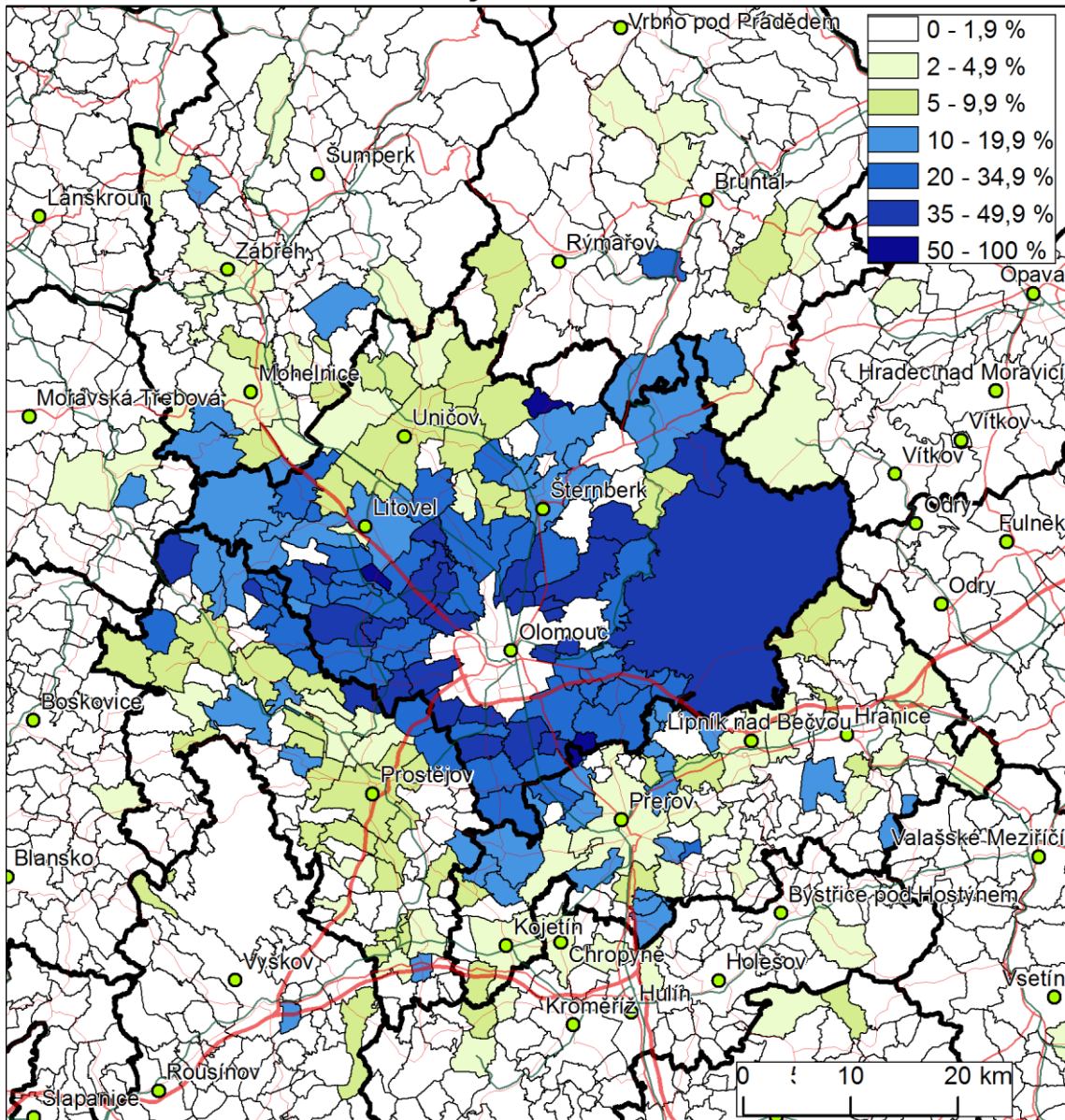


Obr. 53 Funkce vzdálenosti pro dojížd'ku ve stavebnictví k zaměstnaným pracujícím ve stavebnictví bydlícím v obci

6.5.4. Dojíždka v odvětví velkoobchodu, maloobchodu a oprav motorových vozidel

Toto odvětví je zastoupeno co do počtu dojíždějících poměrně významně, je na druhém místě, s 2 090 dojíždějícími.

Dojíždka v odvětví velko- a malo- obchodu a opravách vozidel ku zaměstnaným v těchto odvětvích



Obr. 54 Dojíždkové zázemí Olomouce, odvětví velkoobchodu, maloobchodu a oprav motorových vozidel. Celková dojíždka k zaměstnaným pracujícím ve velkoobchodu, maloobchodu a opravách motorových vozidel bydlícím v obci.

Tab. 63 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících ve velkoobchodu, maloobchodu a opravách motorových vozidel do zaměstnání do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k zaměstnaným pracujícím ve velkoobchodu, maloobchodu a opravách motorových vozidel bydlícím v obci. Celková dojíždka.

Zóna	Počet obcí	Podíl zóny na všech dojíždějících	Počet dojíždějících do Olomouce	Průměrný počet dojíždějících z obce
50–100 %	4	0,7 %	15	4
35–49,9 %	27	26,5 %	595	22
20–34,9 %	44	31,5 %	708	16
10–19,9 %	50	13,3 %	300	6
5–9,9 %	56	11,8 %	265	5
2–4,9 %	60	9,2 %	207	3
0–1,9 %	85	7,1 %	159	2
Celkem	326	100,0 %	2 249	7

Dojíždkové se svým rozsahem řadí mezi rozsáhlejší území, dojíždka je i z větší vzdálenosti: Mimo části obcí v okresech Přerov a Prostějov obsahuje dojíždkové zázemí i část obcí v okrese Šumperk a Bruntál. Zasahuje i do dalších okresů, jako například Svitavy nebo Kroměříž. Relativně vyšší podíl dojíždky i ze vzdálenějších míst je patrný z grafu funkce vzdálenosti.

Hodnocení podle zón dojíždky

Zóna 50–100 %: Zde se nacházejí čtyři obce nesouvisle rozmístěné v dojíždkovém zázemí.

Zóna 35–49 %: Tato zóna obsahuje 26,5 % dojíždějících a patří sem obce v bližším zázemí Olomouce.

Zóna 20–34 %: Zde se nachází nejvyšší počet obcí, celkem 44, které obsahují 31,5 % dojíždějících, taktéž největší podíl. Nacházejí se převážně v okrese Olomouc.

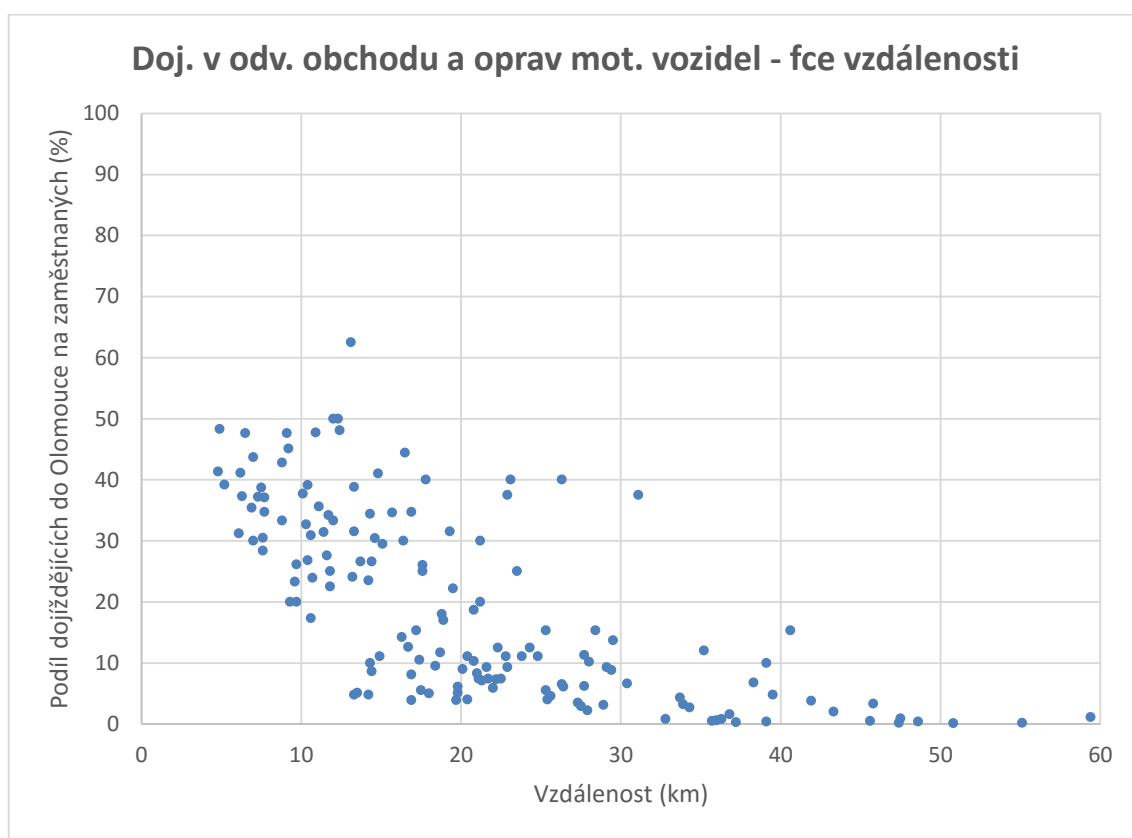
Zóna 10–19 %: Do této zóny se řadí města Šternberk a Litovel.

Zóna 5–9,9 %: V této zóně se nejvíce nachází obce na Uničovsku a Prostějovsku včetně měst Uničov a Prostějov.

Zóna 2–4,9 %: Do této zóny náleží hlavně města: Přerov, Lipník nad Bečvou, Mohelnice a Zábřeh.

Tab. 64 Obce s nejvyšším podílem a počtem dojíždějících ve velkoobchodu, maloobchodu a opravách motorových vozidel k zaměstnaným pracujícím ve velkoobchodu, maloobchodu a opravách motorových vozidel bydlícím v obci

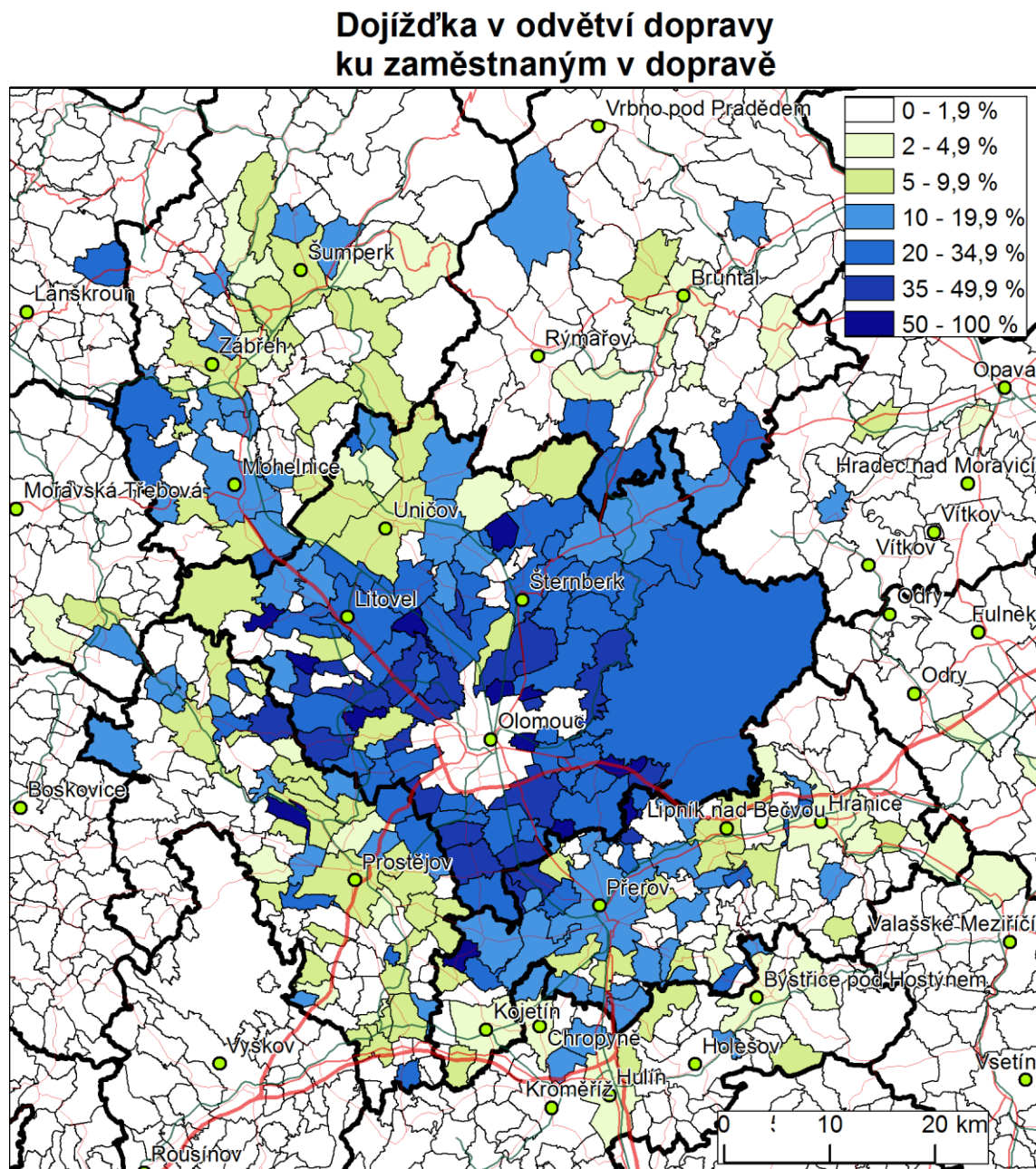
Podíl dojížd'ky			Počet dojíždějících		
Obec	Zóna dojížd'ky	Podíl dojíždějících	Obec	Zóna dojížd'ky	Počet dojíždějících
Mutkov	50–100 %	100 %	Prostějov	5–9,9 %	125
Dubčany	50–100 %	62,5 %	Šternberk	10–19 %	112
Čelechovice	50–100 %	50,0 %	Přerov	2–4,9 %	79
Suchonice	50–100 %	50,0 %	Litovel	10–19 %	59
Křelov- Břuchotín	35–49 %	48,3 %	Velký Týnec	20–34 %	58



Obr. 55 Funkce vzdálenosti pro dojížd'ku ve velkoobchodu, maloobchodu a opravách motorových vozidel k zaměstnaným pracujícím ve velkoobchodu, maloobchodu a opravách motorových vozidel bydlícím v obci

6.5.5. Dojíždka v odvětví dopravy a skladování

Toto odvětví má svým počtem dojíždějících 1 667 třetí nejpočetnější dojíždčkové zázemí.



Obr. 56 Dojíždčkové zázemí Olomouce, odvětví dopravy a skladování. Celková dojíždka k zaměstnaným pracujícím v dopravě a skladování bydlícím v obci.

Tab. 65 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících v dopravě a skladování do zaměstnání do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k zaměstnaným pracujícím v dopravě a skladování bydlícím v obci. Celková dojíždka.

Zóna	Počet obcí	Podíl zóny na všech dojíždějících	Počet dojíždějících do Olomouce	Průměrný počet dojíždějících z obce
50–100 %	13	4,3 %	77	6
35–49,9 %	21	20,9 %	376	18
20–34,9 %	58	28,9 %	520	9
10–19,9 %	68	18,4 %	331	5
5–9,9 %	66	15,5 %	278	4
2–4,9 %	43	4,7 %	85	2
0–1,9 %	63	7,2 %	130	2
Celkem	332	100 %	1 797	5

Dojíždkové zázemí je třetí nejrozsáhlejší, hned po oboru stavebnictví a obchodních odvětvích. Poměrně významné podíly dojíždky jsou i ze vzdálenosti kolem 50 km od Olomouce. Dojíždkové zázemí zabírá okresy Olomouc, nadpoloviční většinu okresů Prostějov a Přerov, významnou část okresu Šumperk a obsahuje řadu obcí v okresech Bruntál a ojediněle i v okrese Kroměříž a jiných sousedících okresech s Olomouckým krajem. Podíly dojíždky jsou poměrně významné ze vzdálenosti do 50 km.

Hodnocení podle zón dojíždky

Zóna 50–100 %: Tato zóna obsahuje 13 obcí, které jsou rozmístěné nepravidelně a nesouvisle do vzdálenosti přibližně 20 km od Olomouce.

Zóna 35–49 %: Tato zóna obsahuje obce, které se nacházejí v bližší vzdálenosti Olomouce.

Zóna 20–34 %: Většina těchto obcí se nachází v okrese Olomouc a vyplňují přibližně polovinu jeho plochy. Do této zóny patří i města Šternberk a Litovel. Tato zóna obsahuje 28,9 % dojíždějících, což je největší podíl mezi zónami.

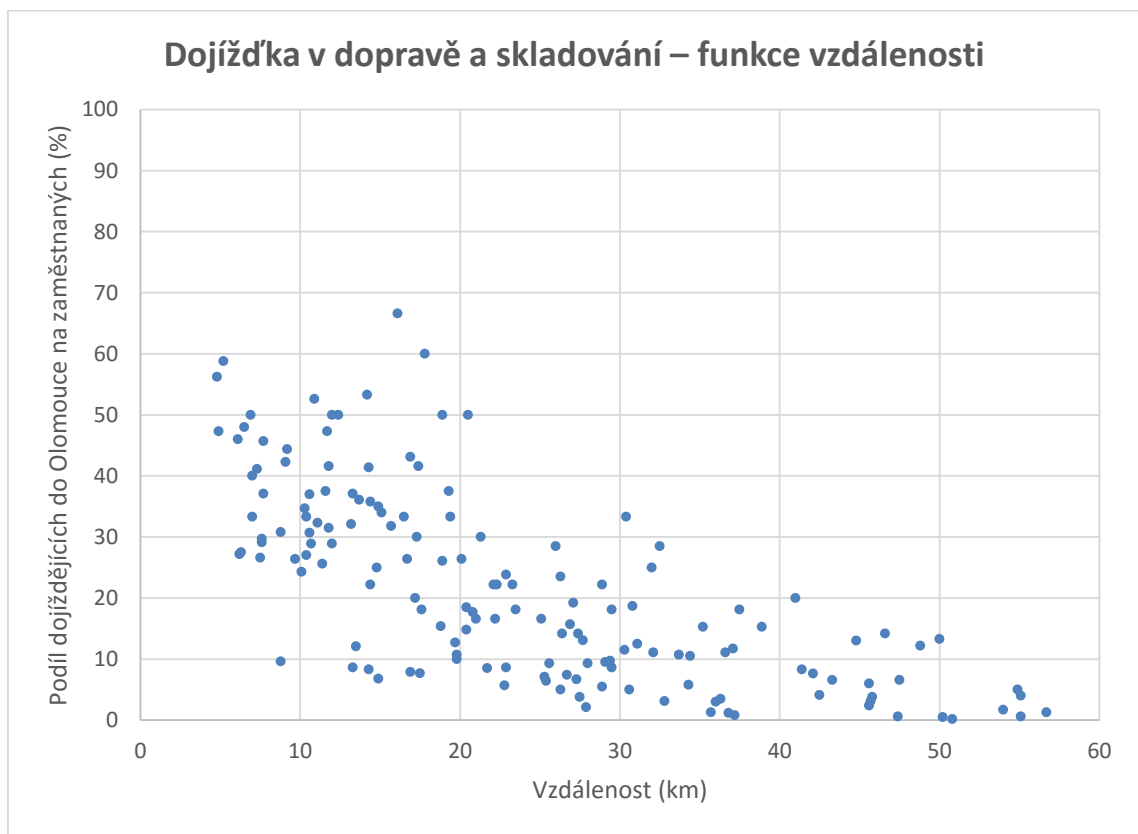
Zóna 10–19 %: Tato zóna obsahuje největší počet obcí, celkem 68. Nejvíce těchto obcí najdeme na Přerovsku a na Šumpersku, včetně měst Přerov a Mohelnice.

Zóna 5–9,9 %: Obce se nacházejí na Prostějovsku a Šumpersku. Je zde řada měst: Prostějov, Lipník nad Bečvou, Uničov, Zábřeh a Šumperk.

Zóna 2–4,9 %: Do této zóny náleží některé vzdálenější a větší obce. Příkladem je Kojetín, Chropyně, Hulín, Bystřice nad Hostýnem, Hranice a Bruntál.

Tab. 66 Obce s nejvyšším podílem a počtem dojíždějících v dopravě a skladování k zaměstnaným pracujícím v dopravě a skladování bydlícím v obci

Podíl dojížd'ky			Počet dojíždějících		
Obec	Zóna dojížd'ky	Podíl dojíždějících	Obec	Zóna dojížd'ky	Počet dojíždějících
Lazníčky	50–100 %	66,6 %	Přerov	10–19 %	153
Bílsko	50–100 %	60,0 %	Šternberk	20–34 %	81
Hlušovice	50–100 %	58,8 %	Prostějov	5–9,9 %	75
Bystrovany	50–100 %	56,2 %	Litovel	20–34 %	51
Daskabát	50–100 %	53,3 %	Bohuňovice	35–49 %	43

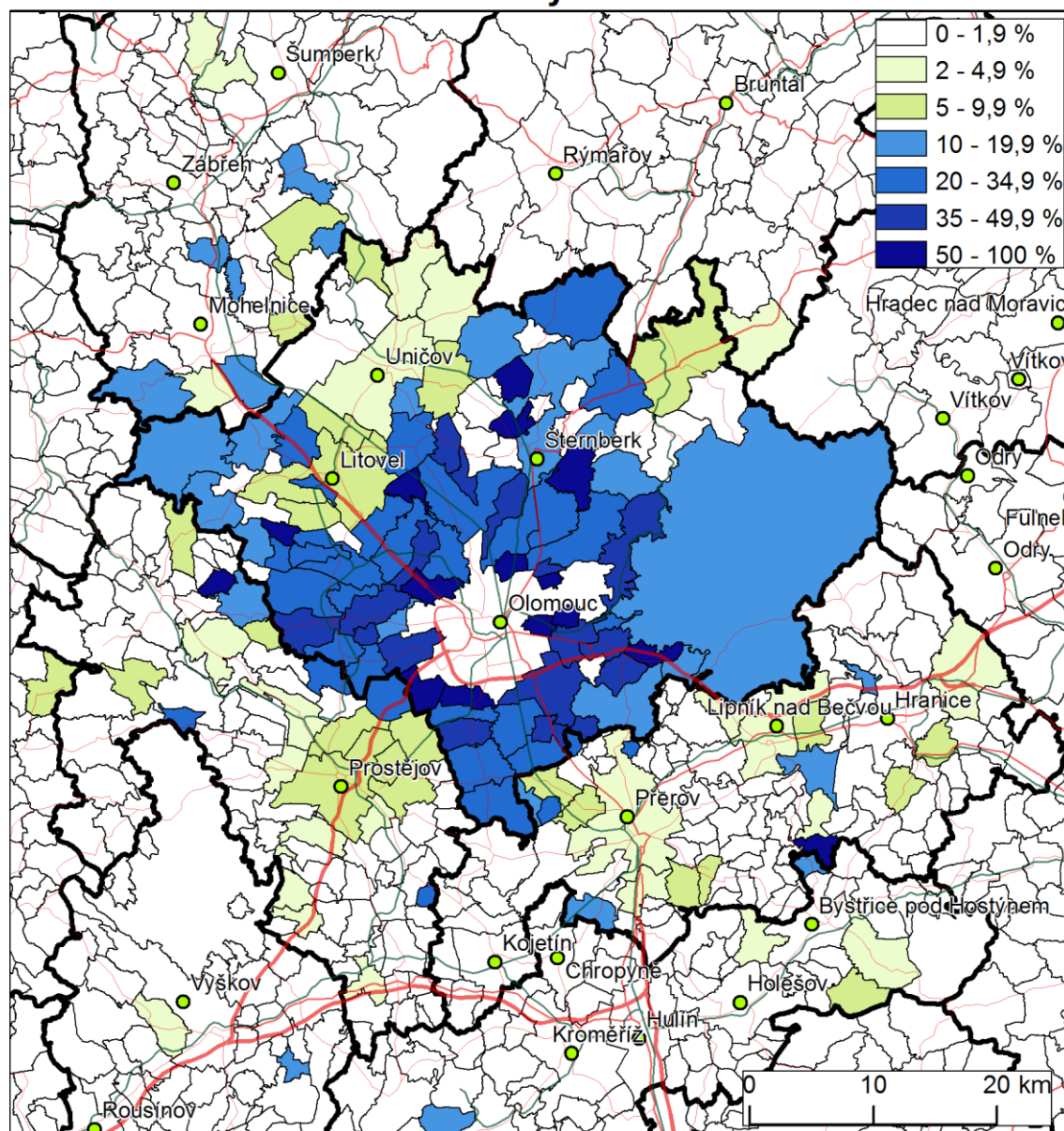


Obr. 57 Funkce vzdálenosti pro dojížd'ku v dopravě a skladování k zaměstnaným pracujícím v dopravě a skladování bydlícím v obci

6.5.6. Dojíždka v odvětví vzdělávání

Toto odvětví je zastoupeno co do počtu dojíždějících méně významně. Do Olomouce z něj dojíždí 961 lidí a řadí se tak na 6. místo dle počtu dojíždějících.

Dojíždka v odvětví vzdělávání ku zaměstnaným ve vzdělávání



Obr. 58 Dojíždkové zázemí Olomouce, odvětví vzdělávání. Celková dojíždka k zaměstnaným pracujícím ve vzdělávání bydlícím v obci.

Tab. 67 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících ve vzdělávání do zaměstnání do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k zaměstnaným pracujícím ve vzdělávání bydlícím v obci. Celková dojíždka.

Zóna	Počet obcí	Podíl zóny na všech dojíždějících	Počet dojíždějících do Olomouce	Průměrný počet dojíždějících z obce
50–100 %	16	14,5 %	169	11
35–49,9 %	17	18,6 %	217	13
20–34,9 %	32	20,1 %	235	7
10–19,9 %	28	9,3 %	108	4
5–9,9 %	31	10,9 %	127	4
2–4,9 %	36	9,0 %	105	3
0–1,9 %	85	17,7 %	206	2
Celkem	245	100,0 %	1 167	5

Dojíždkové zázemí pro zaměstnané v odvětví vzdělávání se svou velikostí řadí do dolní poloviny zázemí srovnávaných v této kapitole. Dojíždka nad 10 % sahá většinou do vzdálenosti 30 km od Olomouce. Nejsilněji jsou dojíždějící zastoupeni v okrese Olomouc, konkrétně mimo jeho nejsevernější část. Jižní okraj dojíždkového zázemí kopíruje mimo výběžky k městům Prostějov, Přerov, Lipník nad Bečvou hranice okresu Olomouc. Za hranicemi okresu Olomouc intenzita dojíždky klesá.

Hodnocení podle zón dojíždky

Zóna 50–100 %: V této zóně se nachází 16 obcí většinou v těsné blízkosti Olomouce.

Zóna 35–49 %: Do této zóny se řadí celkem 17 obcí v bližším zázemí Olomouce.

Zóna 20–34 %: Tato zóna je s podílem dojíždějících 20,1 % na prvním místě v počtu dojíždějících. Řadí se sem 32 obcí většinou nacházejících se v okrese Olomouc.

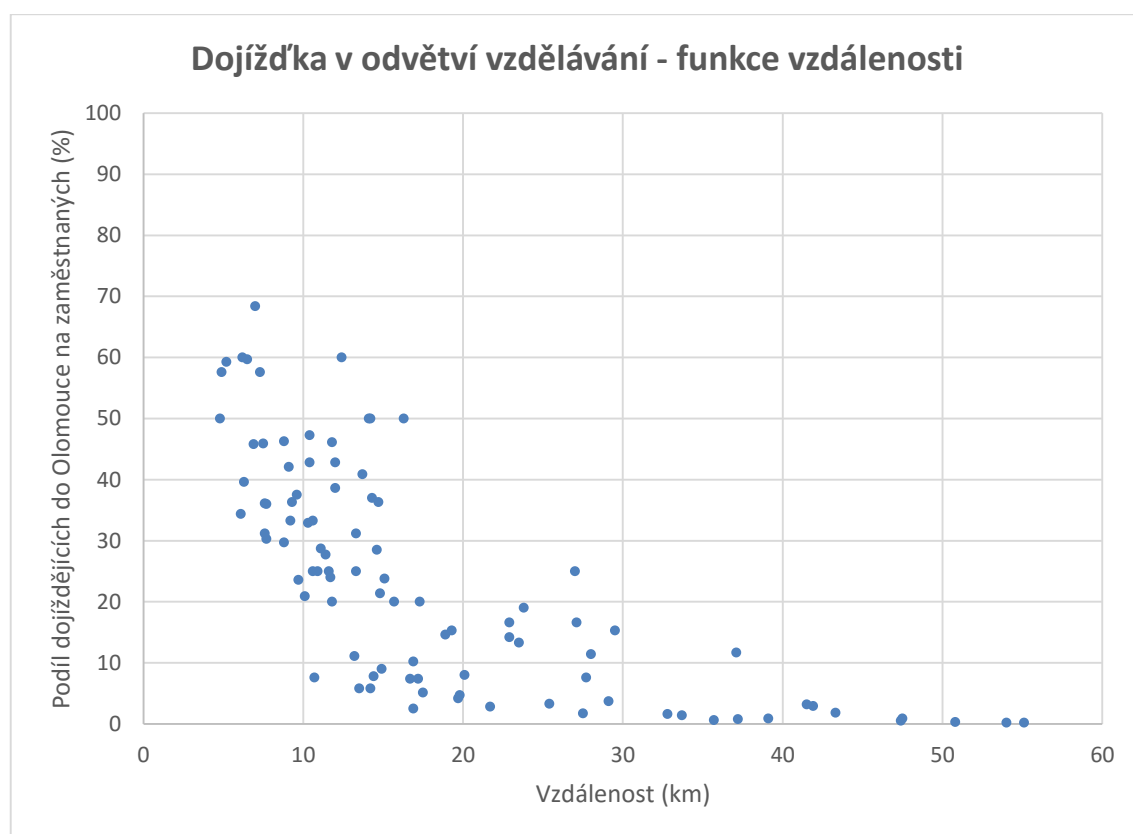
Zóna 10–19 %: Obce této zóny se vyskytují většinou zevně od obcí v předchozí uvedené zóně. Do této zóny patří například město Šternberk nebo vojenský újezd Libavá. Několik obcí z této zóny se nachází i v okrese Šumperk.

Zóna 5–9,9 %: Do této zóny náleží města Prostějov, Litovel a Moravský Beroun.

Zóna 2–4,9 %: Z této zóny můžeme zmínit například města Uničov, Přerov a Lipník nad Bečvou.

Tab. 68 Obce s nejvyšším podílem a počtem dojíždějících ve vzdělávání k zaměstnaným pracujícím ve vzdělávání bydlícím v obci

Podíl dojížd'ky			Počet dojíždějících		
Obec	Zóna dojížd'ky	Podíl dojíždějících	Obec	Zóna dojížd'ky	Počet dojíždějících
Bílsko	50–100 %	100 %	Prostějov	5–9,9 %	64
Řídeč	50–100 %	100 %	Šternberk	10–19 %	53
Bukovany	50–100 %	68,4 %	Přerov	2–4,9 %	50
Střeň	50–100 %	60,0 %	Samotišky	50–100 %	40
Kožušany-Tážaly	50–100 %	60,0 %	Křelov-Břuchotín	50–100 %	30

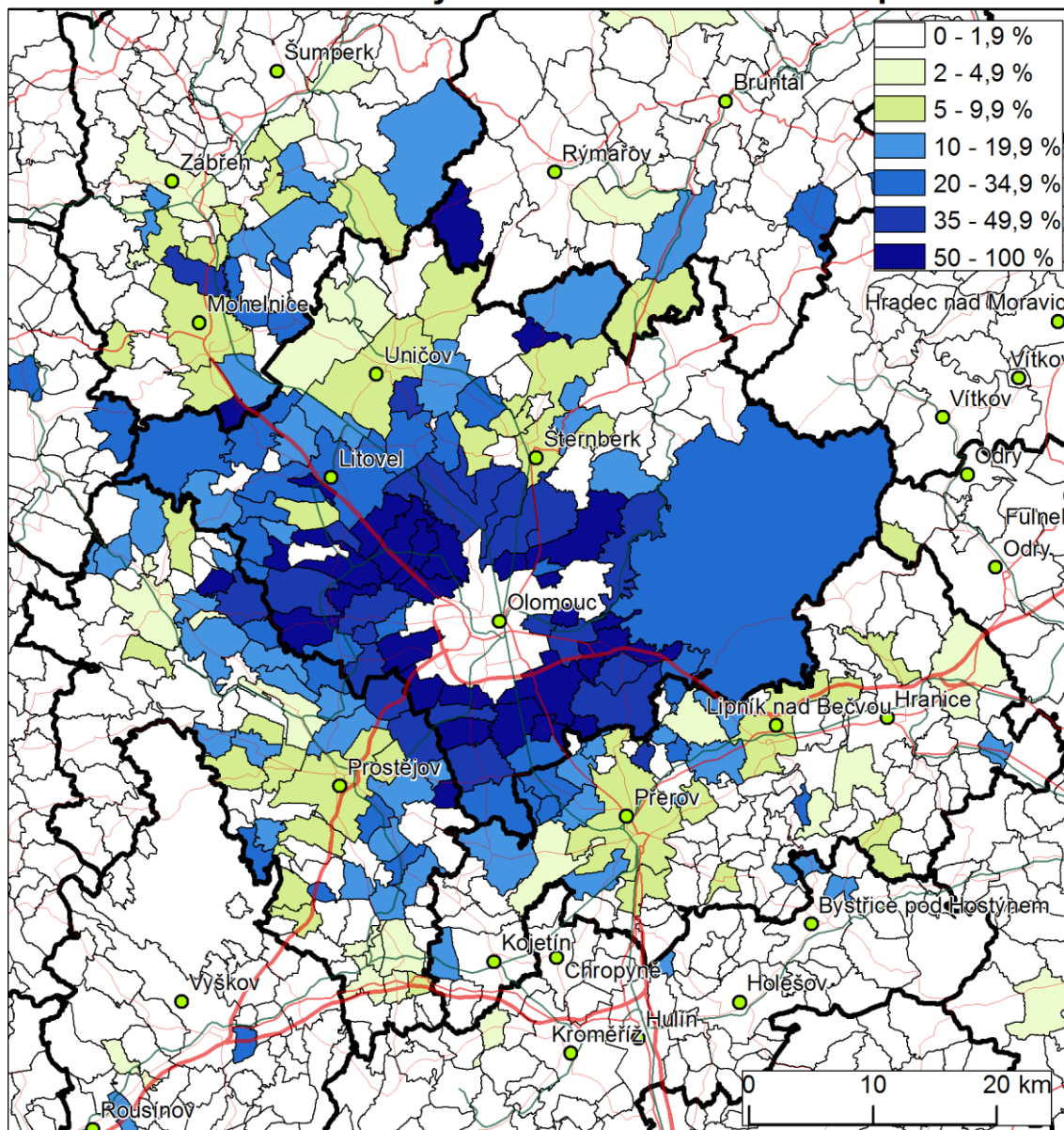


Obr. 59 Funkce vzdálenosti pro dojížd'ku ve vzdělávání k zaměstnaným pracujícím ve vzdělávání bydlícím v obci

6.5.7. Dojíždka v odvětví zdravotnictví a sociální péče

Toto odvětví je poměrně významně početně zastoupeno co do počtu dojíždějících a svým počtem dojíždějících osob 1 582 se řadí na 4. místo.

Dojíždka v odvětví zdravotní a sociální péče ku zaměstnaným ve zdravotní a sociální péči



Obr. 60 Dojíždkové zázemí Olomouce, odvětví zdravotnictví a sociální péče. Celková dojíždka k zaměstnaným pracujícím ve zdravotnictví a sociální péči bydlícím v obci.

Tab. 69 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících ve zdravotnictví a sociální péči do zaměstnání do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k zaměstnaným pracujícím ve zdravotnictví a sociální péči bydlícím v obci. Celková dojíždka.

Zóna	Počet obcí	Podíl zóny na všech dojíždějících	Počet dojíždějících do Olomouce	Průměrný počet dojíždějících z obce
50–100 %	31	28,6 %	495	16
35–49,9 %	24	22,3 %	386	16
20–34,9 %	40	12,2 %	212	5
10–19,9 %	54	6,4 %	111	2
5–9,9 %	43	18,9 %	327	8
2–4,9 %	29	2,9 %	51	2
0–1,9 %	75	8,6 %	149	2
Celkem	296	100,0 %	1 731	6

Svou velikostí se jedná o 4. nejrozsáhlejší zázemí. Nápadný je charakter dojížděkového zázemí. Dojížděkové zázemí pro odvětví zdravotnictví a sociální péče obsahuje vysoký počet obcí s podílem dojížděky nad 50 %, většinou do vzdálenosti 15 km od Olomouce. Podle grafu vzdálenosti jsou patrné vysoké podíly dojížděky, kolem 30 % ještě ve vzdálenosti 30 km od Olomouce.

Hodnocení podle zón dojížděky

Zóna 50–100 %: Počet obcí v této zóně je vysoký, je vůbec nejvyšší ze všech sledovaných podskupin obyvatel podle různých kritérií a čítá 31 obcí v bližším okolí Olomouce. Podíl dojíždějících pro tuto zónu je 22,3 %, což je nejvyšší podíl ze všech zón. Patrné je rozšíření této zóny směrem na severozápad podél rychlostní silnice D35.

Zóna 35–49 %: Tato zóna obsahuje 24 obcí a 12,2 % dojíždějících. Většina obcí se nachází do vzdálenosti 14 km od centra Olomouce.

Zóna 20–34 %: Tato zóna většinou naléhá vně na předchozí oblast. Nalézají se zde 40 obcí včetně města Litovle.

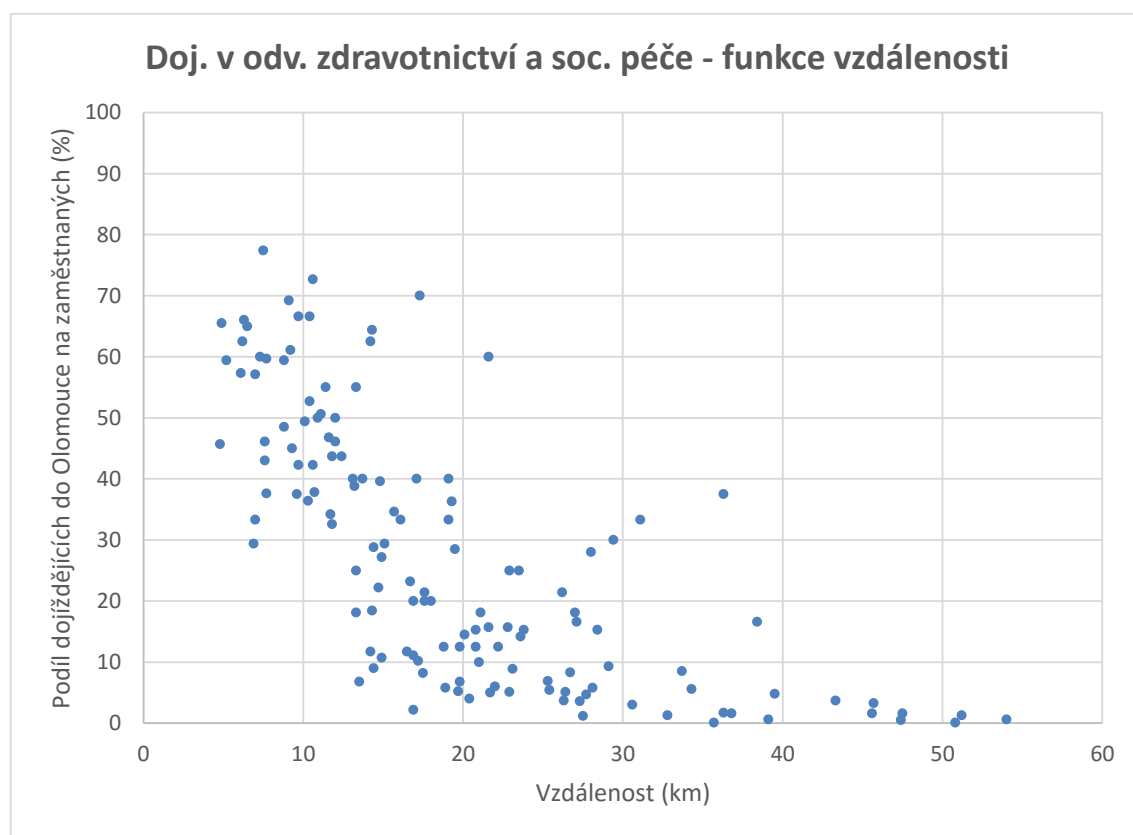
Zóna 10–19 %: Tato zóna obsahuje vzdálenější obce. Nejvíce těchto obcí se nachází v okresech Prostějov a Přerov.

Zóna 5–9,9 %: Do této zóny se řadí vzdálenější populačně početnější obce. Patří sem města Prostějov, Přerov, Lipník nad Bečvou, Šternberk, Uničov a Mohelnice.

Zóna 2–4,9 %: Zde se nachází 29 obcí, většinou ve větší vzdálenosti od Olomouce.

Tab. 70 Obce s nejvyšším podílem a počtem dojíždějících ve zdravotnictví a sociální péči k zaměstnaným pracujícím ve zdravotnictví a sociální péči bydlícím v obci

Podíl dojížděky			Počet dojíždějících		
Obec	Zóna dojížděky	Podíl dojíždějících	Obec	Zóna dojížděky	Počet dojíždějících
Mutkov	50–100 %	100 %	Prostějov	5–9,9 %	115
Skrbeň	50–100 %	77,4 %	Přerov	5–9,9 %	68
Mrsklesy	50–100 %	72,7 %	Litovel	20–34,9 %	65
Haňovice	50–100 %	70,0 %	Velký Týnec	50–100 %	46
Charvátý	50–100 %	69,2 %	Lutín	35–49,9 %	46



Obr. 61 Funkce vzdálenosti pro dojížděku ve zdravotnictví a sociální péči k zaměstnaným pracujícím ve zdravotnictví a sociální péči bydlícím v obci

6.5.8. Hodnocení dojížd'ky podle odvětví ekonomické činnosti

Jednotlivá dojížd'ková zázemí Olomouce podle odvětví ekonomické činnosti se svým rozsahem výrazně odlišují. Nejvíce se svým rozsahem odlišuje na jedné straně dojížd'kové zázemí ekonomického odvětví zemědělství, lesnictví a rybnářství, které je nejmenší. Na druhé straně se výrazněji odlišuje dojížd'kové zázemí pro odvětví stavebnictví, které je svým rozsahem největší.

Dojížd'kového zázemí pro ekonomické odvětví zemědělství, lesnictví a rybnářství tvoří menší počet většinou nesouvisle situovaných obcí s celkově početně minimální dojížd'kou. Tento fakt je očekávaný a souvisí jednak s malým počtem zaměstnaných v tomto odvětví a jednak s převážně místním charakterem práce v tomto odvětví.

Na druhé straně největší rozsah dojížd'kového zázemí pro odvětví stavebnictví může souviset s tím, že stavebnictví nemá až tak místní charakter jako odvětví zemědělství. Firmy ve stavebnictví plní stavební zakázky, které jsou velmi často mimo obec sídla firmy a typickým místem plnění zakázek jsou právě velká města, jako například Olomouc. Navíc je při sledování dojížd'kového zázemí u podskupin hodnocena celková dojížd'ka, což může hrát důležitou roli při turnusových zaměstnáních ve stavebnictví.

V případě vysvětlení rovněž poměrně výrazné velikosti dojížd'kového zázemí pro odvětví dopravy a skladování se patrně uplatňuje fakt, že část zaměstnanců v tomto odvětví tvoří řidiči z povolání, kteří jsou na delší čas strávený za volantem zvyklí v důsledku práce ve svém zaměstnání. U části z nich je pravděpodobné, že dojížd'ka do zaměstnání bude alespoň částečně spojena s plněním pracovních povinností, nebo že dojížd'ka z místa bydliště může být spojena přímo s užitím dopravního prostředku přiděleného zaměstnavatelem pro výkon zaměstnání.

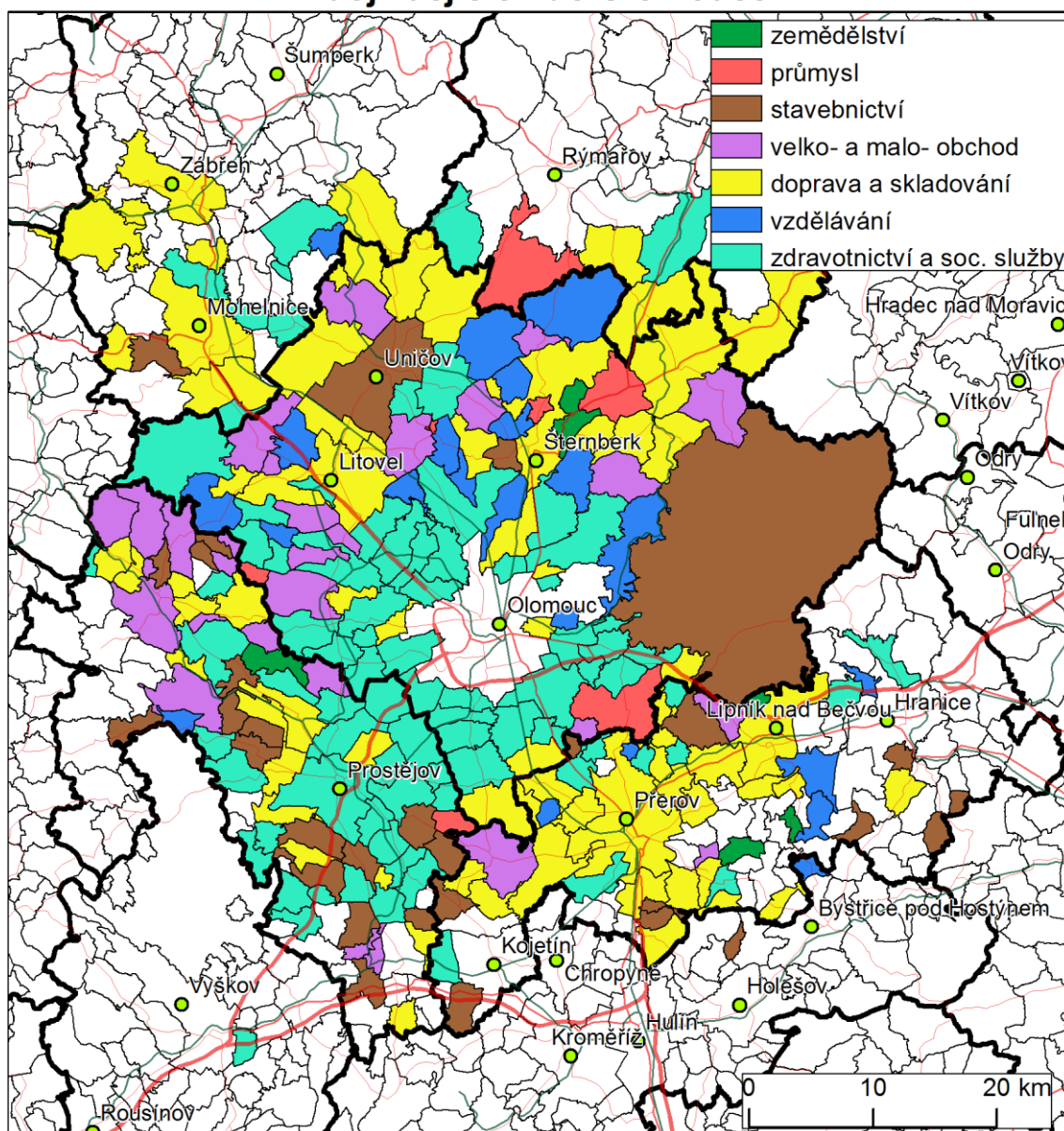
Tab. 71 Počet obcí v zónách dojížděkového zázemí podle odvětví ekonomické činnosti

	zemědělství, lesnictví a rybařství	průmysl	stavebnictví	Velkoobchod, maloobchod a opravy motor. vozidel	doprava a skladování	vzdělávání	zdravotnictví a sociální péče
50–100 %	0	1	5	4	13	16	31
35–49,9 %	0	16	6	27	21	17	24
20–34,9 %	4	33	44	44	58	32	40
10–19,9 %	6	22	74	50	68	28	54
5–9,9 %	11	29	82	56	66	31	43
2–4,9 %	18	54	102	60	43	36	29
Počet obcí ve spádovém území	39	155	313	241	269	160	221
Pořadí podle počtu obcí	7	6	1	3	2	5	4

Velikost jednotlivých dojížděkových zázemí pro ostatní obory se již výrazněji neliší. Rozsah zóny pro dojížděku v odvětví obchodu a oprav motorových vozidel je menší než u předchozích dvou zón, především u části obcí ve větší vzdálenosti od Olomouce. Dále v pořadí velikosti dojížděkového zázemí následují zóny pro odvětví zdravotnictví a vzdělávání. Zajímavé je rozložení obcí s vysokým podílem dojížděky u odvětví zdravotnictví. Tyto obce jsou rozloženy v blízkosti Olomouce s kumulací obcí podél rychlostní silnice D35 směrem na Litovel, tedy v oblasti s relativně snadnou a rychlou možností dojížděky a dobrou dostupností Fakultní nemocnice Olomouc. Fakultní nemocnice Olomouc, jako významný zaměstnavatel ve sledovaném odvětví, má na rozložení zóny vysoké dojížděky kolem Olomouce patrně určující vliv spolu s faktem, že ve vzdálenostech od přibližně 18 km od Olomouce je v Olomouckém kraji řada dalších významných zaměstnavatelů v odvětví zdravotnictví, kteří odčerpávají dojížděku do Olomouce ze vzdálenějších oblastí. Nápadné je, že až na šestém místě dle velikosti dojížděkového zázemí se řadí dojížděkové zázemí pro průmyslová odvětví. Dojížděka za prací do Olomouce do tohoto odvětví je přibližně o třetinu nižší než data průměru celkové dojížděky za prací do průmyslových odvětví pro celou Českou Republiku. Tento fakt se dá

vysvětlit tím, že v Olomouci není žádný velmi velký zaměstnavatel v průmyslovém odvětví, tito zaměstnavatelé jsou umístěni v obcích a městech kolem Olomouce (Hlubočky, Mohelnice, Prostějov, Přerov, Uničov), takže směr dojížděky v tomto oboru směřuje spíše do těchto měst. Za oblast s nejsilnějším zázemím pro průmyslové obory se považuje oblast v tzv. podnikatelském trojúhelníku, který je tvořen z přilehlých území měst Olomouc, Prostějov a Přerov (28).

Ekonomické odvětví s nejvyšším podílem zaměstnaných dojíždějících do Olomouce



Obr. 62 Obce s nejvyšším podílem dojíždějících podle odvětví ekonomické činnosti k zaměstnaným pracujícím v odpovídajícím odvětví bydlícím v obci

Tab. 72 Počty dojíždějících ve spádovém území dle odvětví ekonomické činnosti, souhrn

	zemědělství, lesnictví a rybařství	průmysl	stavebnictví	Velkoobchod, malobchod a opravy motor. vozidel	doprava a skladování	vzdělávání	zdravotnictví a sociální péče
50–100 %	0	31	21	15	77	169	495
35–49,9 %	0	775	71	595	376	217	386
20–34,9 %	6	1 328	351	708	520	235	212
10–19,9 %	9	328	268	300	331	108	111
5–9,9 %	21	389	283	265	278	127	327
2–4,9 %	27	423	201	207	85	105	51
Počet dojíždějících ve spádovém území	63	3 274	1 195	2 090	1 667	961	1 582
Pořadí podle počtu dojíždějících	7	1	5	2	3	6	4

Při vysvětlení rozdílů mezi velikostí a charakterem jednotlivých dojížděkových zázemí nelze při samotném pouhém porovnání jednotlivých podskupin dojíždějících v ekonomických odvětvích najít jednoduchou závislost. Prvek, který nejvýznamněji ovlivňuje rozdíly mezi jednotlivými dojížděkovými zázemími, je podmíněn specifikami v rozložení a nabídce zaměstnaneckých míst pro jednotlivá odvětví ekonomické činnosti a to jednak v místě bydliště, odkud zaměstnanci do Olomouce dojíždějí, jednak v okolních obcích a poměrem nabídky práce v okolních obcích a v Olomouci (příklad malého dojížděkového zázemí pro odvětví průmyslu). Významnou úlohu hraje rozmístění velkých zaměstnavatelů v regionu. Významnější úlohu může hrát i snadnost dojížděky (na příkladu dojížděky v odvětví zdravotnictví).

7. Dojíždka do škol

Data ze SLDB umožňují hodnotit celkovou dojíždku do škol podle dvojího dělení. První dělení hodnotí rozdíly v denní a celkové dojíždce pro celou skupinu dojíždějících do škol. Denní dojíždka se dá předpokládat na kratší vzdálenost. Jedná se zejména o děti z okolních obcí kolem Olomouce bez základní školy nebo jen s nižším stupněm základní školy a dále, ve vyšších věkových kategoriích o studenty středních a vysokých škol, kteří dojíždějí do Olomouce z menší vzdálenosti. Nedenní dojíždka do Olomouce zahrnuje především studenty bydlící přes týden na internátech a studenty vysokých škol, kteří mají ubytování v místě vysoké školy.

Druhá možnost hodnocení dojíždkového zázemí spočívá v hodnocení podle dojíždky ve věkových kategoriích. Podle dostupných dat máme možnost hodnotit odlišnosti v charakteru celkové dojíždky dvou věkových kategorií: kategorie 6–14 let a kategorie 15 a více let. Do věkové kategorie 6–14 let spadají především žáci základních škol a nižších ročníků víceletých gymnázií. Malou, ale významnou skupinu v této věkové kategorii tvoří žáci s nadprůměrným nadáním a dále žáci s tělesnými a dušními hendikepy.

Do věkové kategorie nad 15 let se řadí studenti středních a vysokých škol.

Dojíždková zázemí pro jednotlivé stupně vzdělání se zásadně odlišují, ale dostupná data ze SLDB 2011 neumožňují kvantifikovat rozdíly jednotlivých dojíždkových zázemí podle typu škol.

7.0.1. Charakteristika Olomouce

Olomouc se řadí mezi univerzitní města. Je sídlem nejstarší vysoké školy na Moravě. Univerzita Palackého má 8 fakult: Cyrilometodějskou teologickou fakultu, Lékařskou fakultu, Filozofickou fakultu, Přírodovědeckou fakultu, Pedagogickou fakultu, Fakultu tělesné kultury, Právníckou fakultu a Fakultu zdravotnických věd. Studuje zde přes 24 000 studentů (36). Kromě Univerzity Palackého sídlí v Olomouci také Moravská vysoká škola Olomouc. Ta měla v roce 2011 téměř 800 studentů (40). V Olomouci je řada základních a středních škol a několik škol s možností vyššího odborného vzdělání. Olomouc je stran vzdělání známá především jako centrum jazykového a humanitního vzdělávání. Pouze ve třech městech České republiky je umístěna teologická

fakulta a Olomouc se mezi tato města řadí. Škola technického charakteru v Olomouci chybí. V Olomouci je 11 speciálních základních škol se zaměřením především na děti s hendikepem a jedna základní škola poskytující alternativní waldorfské vzdělání. V Olomouci je jedna základní škola poskytující možnost vzdělání pro děti s nadprůměrným nadáním (37, 38, 39). Srovnání s největšími centry vzdělávání na Moravě a srovnání s Prahou podávám v tab. 73.

Tab. 73 Srovnání počtu škol mezi velkými městskými centry na Moravě a Prahou

	Základní školy	Střední a vyšší odborné školy	Vysoké školy: počet fakult
Brno	92	56	46
Olomouc	33	24	9
Ostrava	76	42	17
Praha	273	192	109

Zdroj: Rejstřík škol a školských zařízení, MŠMT

7.0.2. Charakteristika dojížděkového zázemí Olomouce

Podstatný podíl dojížděky je v rámci Olomouckého kraje a z blízkých okresů sousedících s Olomouckým krajem, z toho důvodu se zaměřím především na charakteristiku kraje. Nepočítáme-li samotné krajské město Olomouc, nachází se v Olomouckém kraji 271 základních škol a 70 středních a vyšších odborných škol (39). V kraji, mimo město Olomouc, je jedna vysoká škola. Jedná se o Vysokou školu logistiky, která má sídlo v Přerově. V Olomouckém kraji se mimo Vysokou školu logistiky v Přerově nacházejí ještě čtyři pobočky vysokých škol. Tři z nich se nacházejí v Šumperku. Jedná se o konzultační středisko Provozně ekonomické fakulty České zemědělské Univerzity v Praze, o detašované pracoviště Ekonomické fakulty Vysoké školy báňské – Technické univerzity Ostrava a dále o Centrum bakalářských studií Šumperk, rovněž Vysoké školy báňské – Technické univerzity Ostrava. Čtvrtá pobočka vysoké školy se nachází v Jeseníku, kde najdeme Edukační centrum Jeseník Vysoké školy logistiky, která má hlavní sídlo v Přerově.

Tab. 74 Počty škol podle základního dělení v Olomouckém kraji a v Olomouci

	Základní školy	Střední a vyšší odborné školy	Vysoké školy: počty fakult
Olomoucký kraj bez započítání města Olomouce	271	70	1
Olomouc	33	24	9
Podíl Olomouce	10,9 %	25,5 %	90 %

Zdroj: Rejstřík škol a školských zařízení, MŠMT, atlasskolstvi.cz

Pokud provedeme srovnání Olomouckého kraje v rámci republiky, je patrné, že podle počtu základních, středních a vysokých škol se Olomoucký kraj v každé kategorii řadí do horní třetiny tabulky.

Tab. 75 Počty škol podle základního rozdělení v České republice, srovnání mezi kraji

Kraj	Základní školy	Střední školy	Vysoké školy: počty fakult
Jihočeský	288	91	13
Jihomoravský	546	124	48
Karlovarský	126	36	2
Královéhradecký	300	82	9
Liberecký	223	48	8
Moravskoslezský	493	142	23
Olomoucký včetně Olomouce	304	94	10
Pardubický	283	75	8
Plzeňský	254	55	11
Středočeský	593	146	3
Ústecký	311	91	12
Vysočina	288	59	7
Zlínský	288	67	9

Zdroj: Rejstřík škol a školských zařízení MŠMT, atlasskolstvi.cz

Dá se předpokládat, že pro základní stupeň vzdělání bude dojížděkové zázemí omezeno na blízké okolí Olomouce a pro dojížděku do škol vyššího stupně se bude dojížděkové zázemí rozprostírat podle zaměření jednotlivých škol či kateder Univerzity a podle jejich renomé. Rozsah dojížděkového zázemí

pro středoškolské vzdělání se bude týkat především Olomouckého kraje, Dojížděkové zázemí Olomouce pro vysokoškolské vzdělání se bude týkat části Moravy a ve vybraných oborech je budou tvořit obce z celé republiky.

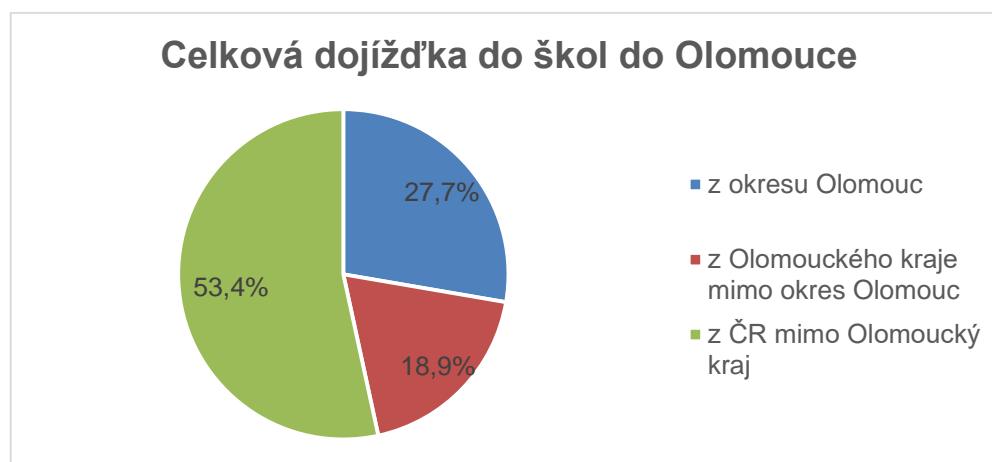
7.1. Celková a denní dojíždka do škol

7.1.1. Celková dojíždka do škol

Celkovou dojíždku do škol tvořilo v době SLDB 2011 14 390 žáků a studentů. Z více než poloviny se jednalo o studenty z místa vyjíždky mimo Olomoucký kraj. Vliv univerzity je v tomto směru jasně patrný. Číselné údaje jsou zpracovány níže.

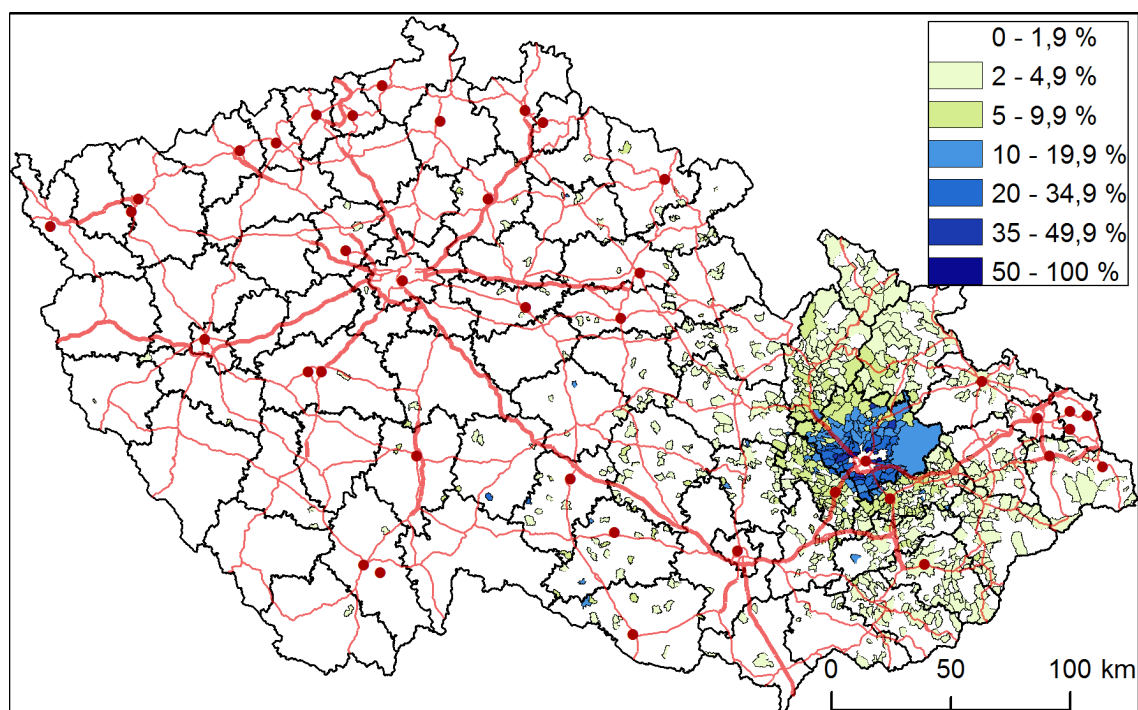
Tab. 76 Početní a procentuální vyjádření celkové dojíždky do škol do Olomouce, vyjádřeno dle územních jednotek: okres, kraj, republika

Celková dojíždka do škol do Olomouce	14 390	podíl
Počet dojíždějících do škol do Olomouce z okresu Olomouc	3 989	27,7 %
Počet dojíždějících do škol do Olomouce z Olomouckého kraje mimo okres Olomouc	2 717	18,9 %
Počet dojíždějících do škol do Olomouce z České republiky mimo Olomoucký kraj	7 684	53,4 %



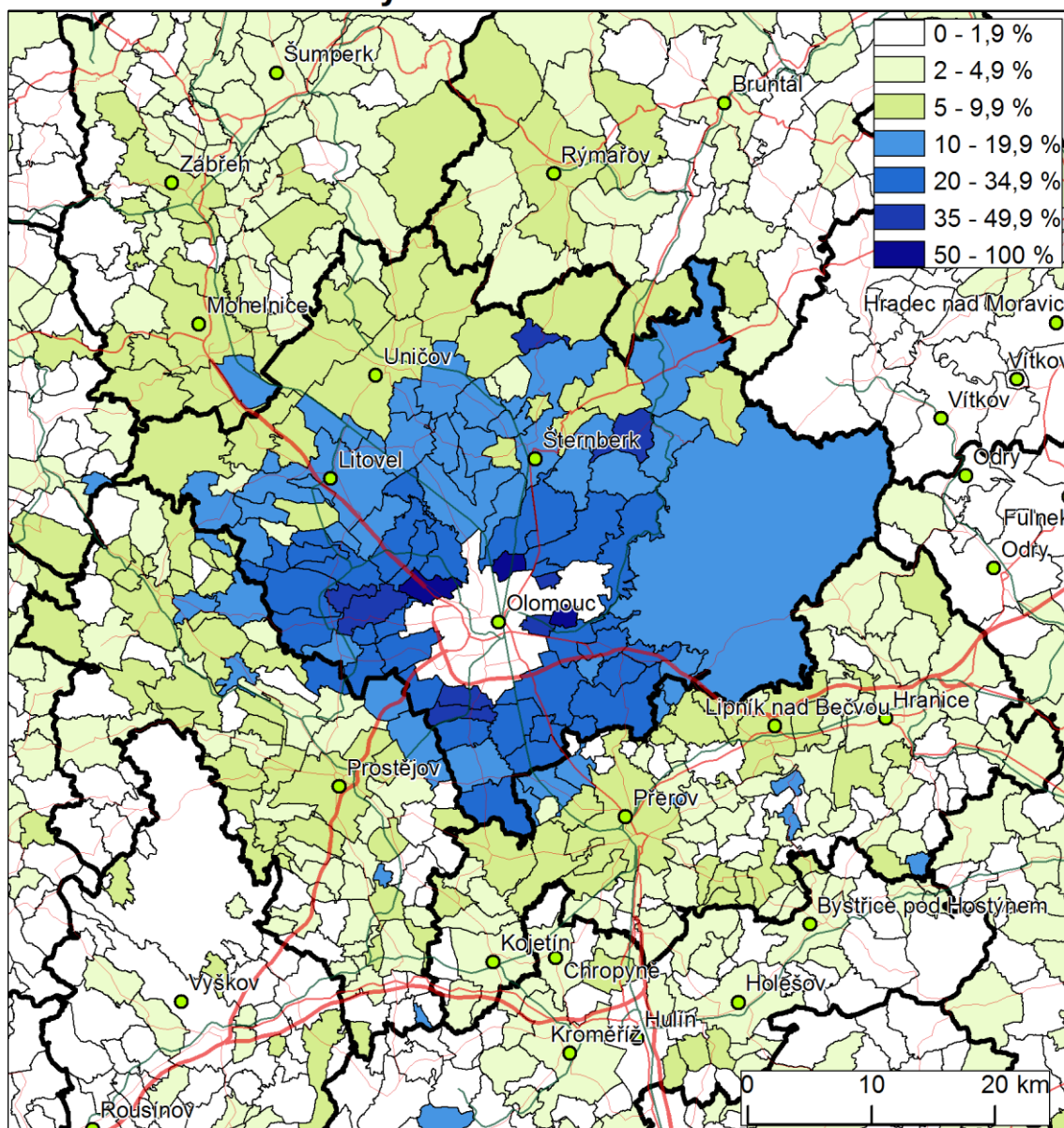
Obr. 63 Rozložení dojíždějících do Olomouce – celková dojíždka do škol, vyjádřeno dle územních jednotek: okres, kraj, republika

Celková dojíždka do škol do Olomouce



Obr. 64 Dojíždkové zázemí Olomouce v ČR, celková dojíždka do škol k žákům a studentům bydlícím v obci

Celková dojíždka do škol ku bydlícím žákům a studentům



Obr. 65 Dojíždkové zázemí Olomouce, celková dojíždka do škol k žákům a studentům bydlícím v obci

Tab. 77 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících do škol do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k žákům a studentům bydlicím v obci. Celková dojízdka.

Zóna	Počet obcí	Podíl zóny na všech dojíždějících	Počet dojíždějících do Olomouce	Průměrný počet dojíždějících z obce
50–100 %	3	1,9 %	276	92
35–49,9 %	8	2,6 %	380	48
20–34,9 %	35	13,5 %	1 948	56
10–19,9 %	58	9,5 %	1 370	24
5–9,9 %	141	13,5 %	1 947	14
2–4,9 %	474	21,8 %	3 140	7
0–1,9 %	1 138	37,0 %	5 329	5
Celkem	1 857	100,0 %	14 390	8

Dojízdkové zázemí pro celkovou dojízdku do škol je značně rozsáhlé. Obsahuje prakticky celý Olomoucký kraj včetně vzdálených obcí na Jesenicku a zasahuje do okolních krajů. V Moravskoslezském kraji zasahuje především do okresu Bruntál, ve Zlínském kraji je součástí dojízdkového zázemí část obcí ze všech čtyř okresů kraje, v Moravskoslezském kraji jsou části dojízdkového zázemí rozmístěny v okresech Nový Jičín a Frýdek-Místek. V kraji Jihomoravském a Pardubickém obsahuje dojízdkové zázemí jen zanedbatelný počet obcí.

Hodnocení podle zón dojízdky

Zóna nad 50 %: V této zóně se nacházejí pouze tři obce. Při srovnání s následujícím rozborem denní dojízdky je patrné, že podíly dojíždějících pro celkovou a denní dojízdku jsou u těchto obcí prakticky identické a dá se předpokládat, že charakter dojízdky v těchto obcích byl prakticky téměř 100% denní. Dá se předpokládat, že v těchto obcích bude dojízdka tvořena především dojíždějícími do základních typů škol. Jedná se o obce: Hlušovice, Bukovany a Křelov-Břuchotín. Za zmínku stojí, že v obci Křelov-Břuchotín je základní devítiletá škola.

Zóna 35–49 %: Do této zóny patří dalších osm obcí v blízkosti Olomouce. Početně je zóna málo významná.

Zóna 20–34 %: Od podílů méně než 34,9 % se začínají zóny dojízdky zvětšovat a celkový počet dojíždějících začíná být významný. Obce zóny mezi 20–34,9 % dosahují do vzdálenosti přibližně 16 km od Olomouce. Obkružují Olomouc a

nasedají zevně na obce z předchozích zón, podíl dojíždějících v této zóně dosahuje 13,5 %.

Zóna 10–19,9 %: Obce této zóny nasedají zevně na oblast předchozí zóny, obce jsou umístěny především severně od předchozí zóny. Patří sem města Šternberk a Litovel. Podíl počtu obcí v této zóně na dojížděci se blíží 10 %.

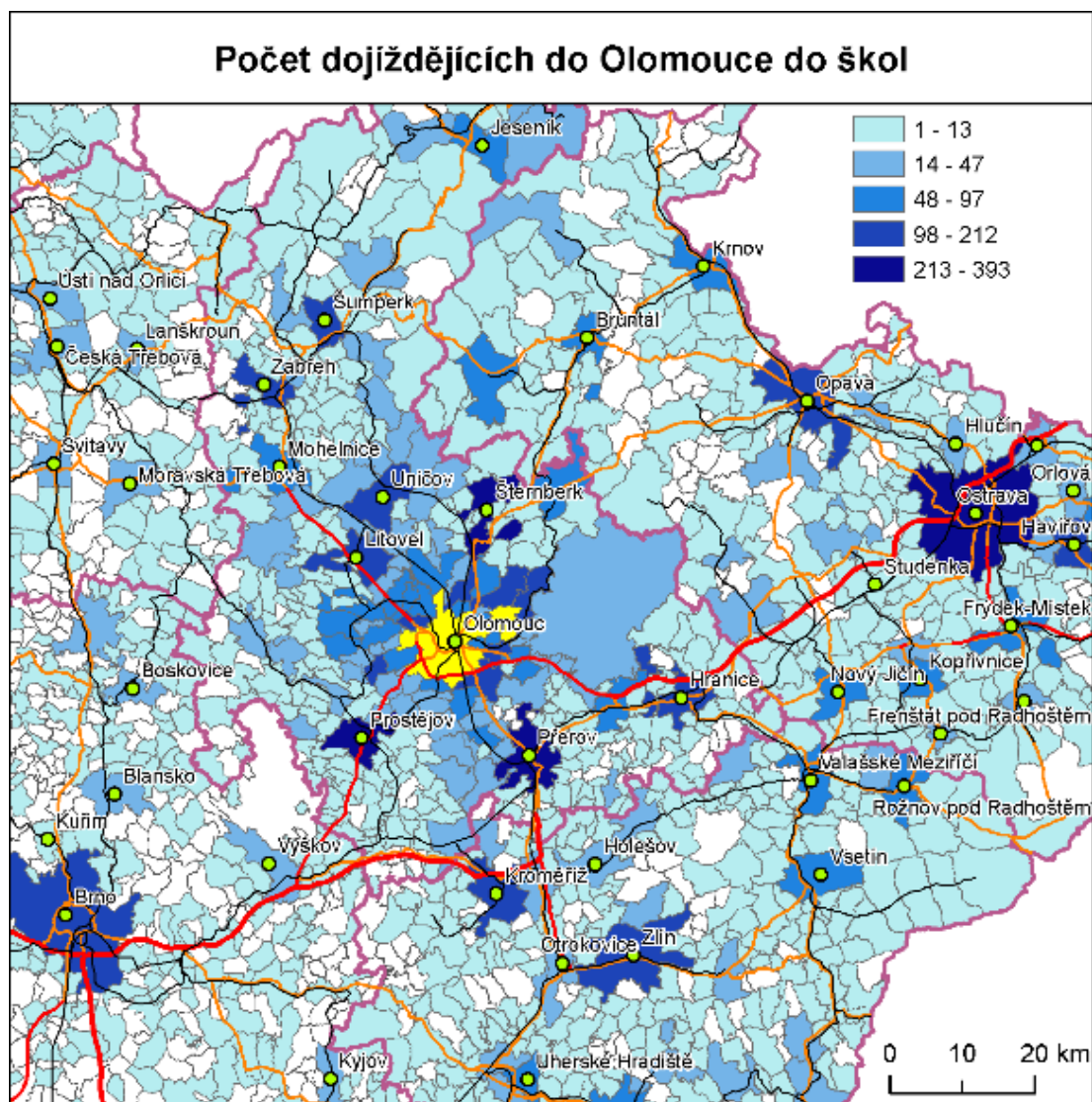
Zóna 5–9,9 %: Obce v této zóně se nacházejí především v okresech Prostějov a Přerov, dále na Uničovsku a v přilehlých částech okresů Šumperk a Bruntál. Podílem dojíždějících se řadí na 2.–3. místo.

Zóna 2–4,9 %: Tato zóna obsahuje 474 obcí a 3 140 dojíždějících. Jak svou velikostí, tak počtem dojíždějících tvoří tedy nejvýznamnější část dojížděkového zázemí. Obce této zóny se nacházejí hlavně na Šumpersku a Jesenicku a dále v mnoha oblastech mimo Olomoucký kraj, například ve Zlínském kraji.

Tab. 78 Obce s nejvyšším podílem a počtem dojíždějících do škol k žákům a studentům bydlícím v obci

Podíl dojížděky			Počet dojíždějících		
Obec	Zóna dojížděky	Podíl dojíždějících	Obec	Zóna dojížděky	Počet dojíždějících
Bukovany	50–100 %	66,6 %	Prostějov	5–9,9 %	393
Hlušovice	50–100 %	55,0 %	Ostrava	0–1,9 %	373
Křelov- Břuchotín	50–100 %	50,0 %	Přerov	5–9,9 %	326
Kožušany- Tážaly	35–49,9 %	48,7 %	Šternberk	10–19,9 %	255
Bystrovany	35–49,9 %	44,5 %	Litovel	10–19,9 %	212

Pro lepší orientaci o počtu dojíždějících z jednotlivých obcí z okolí Olomouce je připojena mapa na obr. 66, kde je znázorněna dojížděka do škol v absolutních počtech. Z mapy je dobře patrný význam měst pro počty celkové dojížděky. Početně významná dojížděka je i z měst, která nejsou součástí dojížděkového zázemí. Druhý vůbec nejvyšší počet dojíždějících je z obce mimo dojížděkové zázemí – z Ostravy.



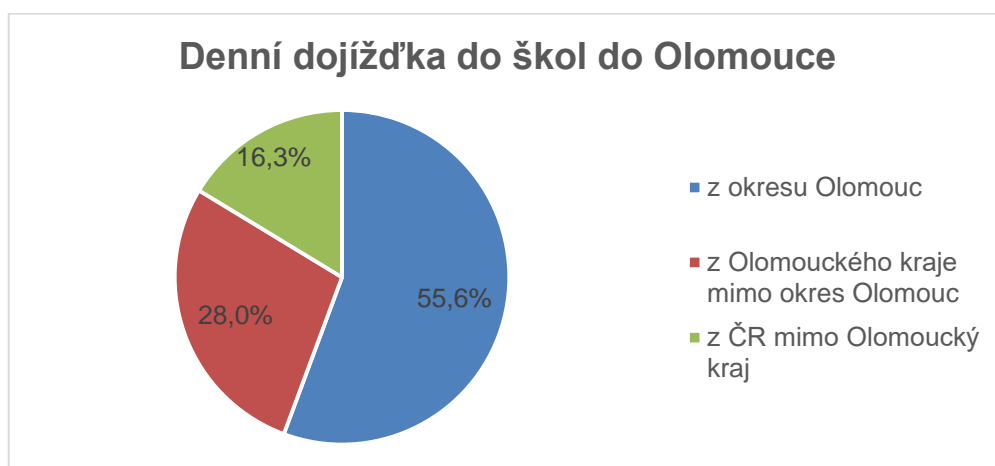
Obr. 66 Počet dojíždějících do Olomouce do škol. Celková dojíždka.

7.1.2. Denní dojíždka do škol

Denně dojíždělo podle dat SLDB 2011 do škol 6 676 žáků. Převažující, nadpoloviční podíl dojíždky byl tvořen dojíždkou z okresu Olomouc, přibližně třetinový podíl byl tvořen dojíždkou z Olomouckého kraje bez započítání okresu Olomouc a zbytek tvořila dojíždka z oblastí mimo Olomoucký kraj. Číselné údaje jsou zpracovány v následujících tabulkách, grafu a mapách.

Tab. 79 Početní a procentuální vyjádření denní dojíždky do škol do Olomouce, vyjádřeno dle územních jednotek: okres, kraj, republika

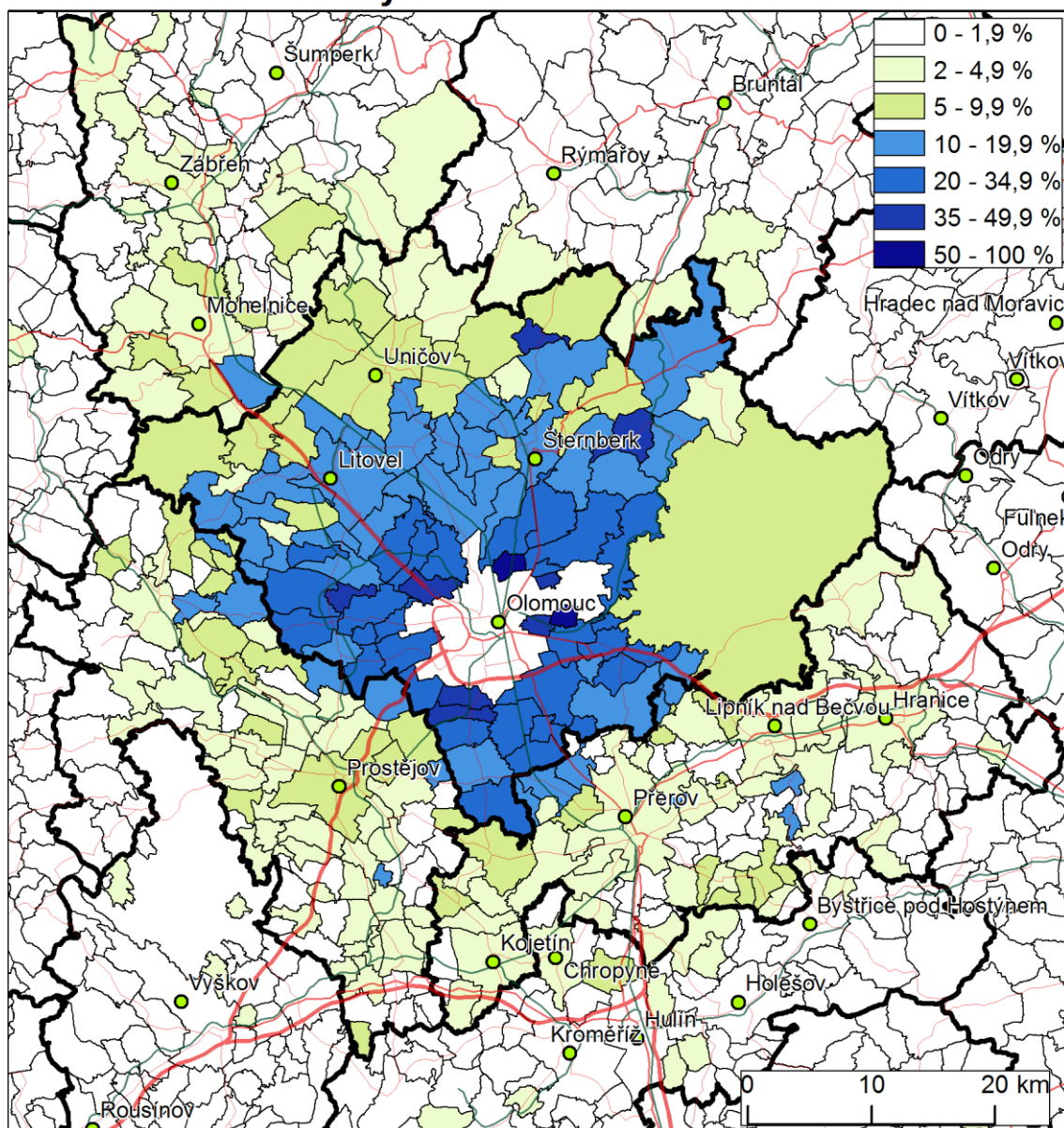
Denní dojíždka do škol do Olomouce	6 676	podíl
Počet dojíždějících do škol do Olomouce z okresu Olomouc, denní dojíždka	3 713	55,6 %
Počet dojíždějících do škol do Olomouce z Olomouckého kraje mimo okres Olomouc, denní dojíždka	1 872	28,0 %
Počet dojíždějících do škol do Olomouce z České republiky mimo Olomoucký kraj, denní dojíždka	1 091	16,3 %



Obr. 67 Rozložení dojíždějících do Olomouce – denní dojíždka do škol, vyjádřeno dle územních jednotek: okres, kraj, republika

Číselné údaje v následující mapě a tabulce zobrazují a charakterizují dojíždkové zázemí Olomouce pro denní dojíždku do škol do Olomouce podrobně.

Denní dojíždka do škol ku bydlícím žákům a studentům



Obr. 68 Dojíždkové zázemí Olomouce, denní dojíždka do škol k žákům a studentům bydlícím v obci

Tab. 80 Početní a procentuální vyjádření denně dojíždějících do škol do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k žákům a studentům bydlícím v obci. Denní dojízdka.

Zóna	Počet obcí	Podíl zóny na všech dojíždějících	Počet dojíždějících do Olomouce	Průměrný počet dojíždějících z obce
50–100 %	2	2,2 %	148	74
35–49,9 %	8	6,2 %	415	52
20–34,9 %	29	27,1 %	1 812	62
10–19,9 %	49	19,0 %	1 266	26
5–9,9 %	48	12,3 %	820	17
2–4,9 %	131	14,8 %	989	8
0–1,9 %	445	18,4 %	1 226	3
Celkem	712	100,0 %	6 676	9

Dojízdkové zázemí pro denní dojízdku do škol je převážně omezeno na okresy Olomouc, Prostějov, Přerov a částečně okres Šumperk.

Hodnocení podle zón dojízdky

Zóna nad 50 %: V této zóně se nachází dvě obce.

Zóna 35–49,9 %: Tato zóna obsahuje osm obcí, převážně v blízkosti Olomouce.

Zóna 20–34,9 %: Z této zóny dojíždí největší podíl dojíždějících, celkem 27,1 %. Jedná se o obce do vzdálenosti 15 km od centra Olomouce.

Zóna 10–19,9 %: Z této zóny vyjíždí 19 % dojíždějících, druhý největší podíl. Obce se nacházejí především v okrese Olomouc severním směrem od Olomouce. Řadí se sem i města Litovel a Šternberk.

Zóna 5–9,9 %: Do této zóny se řadí obce ve vzdálenosti přibližně 20 km od Olomouce, náleží zde města Prostějov a Uničov a oblast Libavé.

Zóna 2–4,9 %: V této zóně je umístěn větší počet obcí, převážně umístěných ve vzdálenějších oblastech okresů Prostějov a Přerov. Do této zóny náleží i větší počet vzdálenějších měst, například města Přerov, Hranice, Mohelnice a Zábřeh.

Tab. 81 Obce s nejvyšším podílem a počtem dojíždějících do škol k žákům a studentům bydlícím v obci

Podíl dojížd'ky			Počet dojíždějících		
Obec	Zóna dojížd'ky	Podíl dojíždějících	Obec	Zóna dojížd'ky	Počet dojíždějících
Bukovany	50–100 %	65,7 %	Prostějov	5–9,9 %	326
Hlušovice	50–100 %	53,5 %	Přerov	2–4,9 %	276
Křelov-Břuchotín	35–49,9 %	48,8 %	Šternberk	10–19,9 %	227
Kožušany-Tážaly	35–49,9 %	46,2 %	Litovel	10–19,9 %	192
Mutkov	35–49,9 %	44,4 %	Hlubočky	20–34,9 %	154

7.1.3. Hodnocení celkové a denní dojížděky do škol

Dojíždková zázemí pro denní a celkovou dojížděku do škol se liší podstatně. Je to dáno tím, že Olomouc tvoří centrum pro dojíždkové zázemí jednak základních škol a nižších ročníků gymnázií z okolních, přilehlých obcí, jednak tvoří Olomouc centrum pro středoškolské vzdělání, kde se dá předpokládat širší dojíždkové zázemí než pro základní školy, jednak je Olomouc nadregionální centrum pro vybrané obory v rámci celé České republiky pro vysokoškolské obory studia. Zatímco dojíždějící do základních škol do Olomouce tvoří, za předpokladu, že tato skupina dětí dojíždí z naprosté většiny denně, zhruba šestinu dojíždějících v celkové dojížděce do škol, hlavní část dojížděky tvoří právě studenti dojíždějící do Olomouce do středních a vysokých škol (celkově 948 dojíždějících do základních škol oproti 5728 dojíždějícím do středních a vysokých škol).

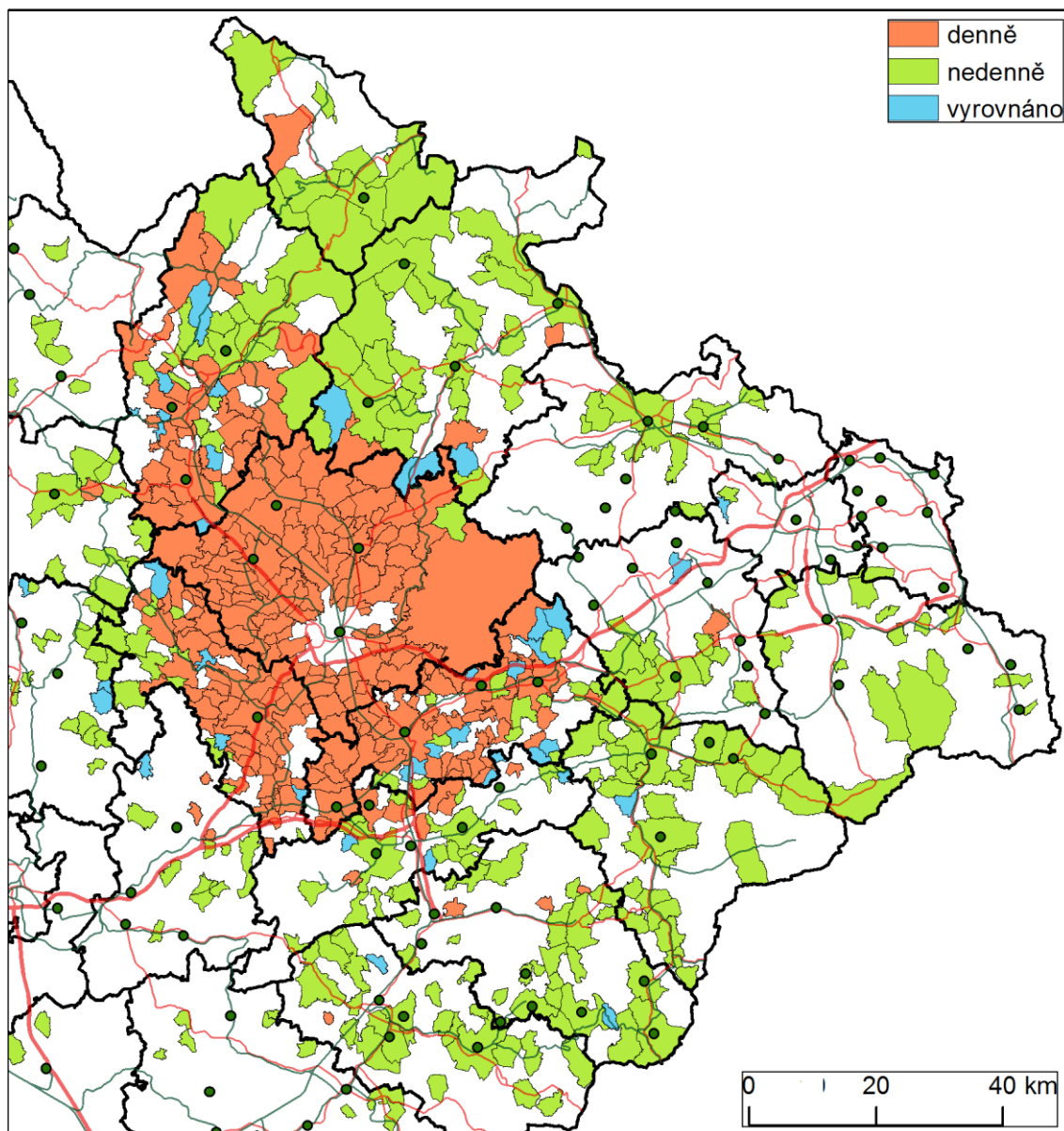
Tab. 82 Zastoupení dojíždějících do škol ve vybraných územních jednotkách. Celková a denní dojíždka.

	Celková dojíždka		Denní dojíždka	
	Počet dojíždějících	Podíl na celkovém počtu dojíždějících	Počet dojíždějících	Podíl na celkovém počtu dojíždějících
Celková dojíždka do škol do Olomouce	14 390		6 676	
Počet dojíždějících do škol do Olomouce z okresu Olomouc	3 989	27,7 %	3 713	55,6 %
Počet dojíždějících do škol do Olomouce z Olomouckého kraje mimo okres Olomouc	2 717	18,9 %	1 872	28,0 %
Počet dojíždějících do škol do Olomouce z České republiky mimo Olomoucký kraj	7 684	53,4 %	1 091	16,3 %
Počet a podíl dojíždějících z dojíždkového zázemí	9 061	63,0 %	5 450	81,6 %
Počet a podíl dojíždějících mimo dojíždkové zázemí	5 329	37,0 %	1 226	18,4 %

Důležité je pokusit se určit hranici, ve které začíná převaha celkové dojíždky nad denní dojíždkou. Podle tab. 82 Je převaha celkové dojíždky nad denní zřetelná v oblasti mimo Olomoucký kraj. Podle mapy na obr. 69 je patrné že oblast s vyšším podílem denní dojíždky zasahuje s výjimkou jediné obce celý Olomoucký okres, dále zasahuje prakticky celý okres Prostějov a Přerov a dále především jižní část okresu Šumperk. Naproti tomu v okrese Bruntál se

obce s převahou denní dojíždky prakticky nevyskytují a podobně i ve zbylých sousedících krajích jsou tyto obce naprostou výjimkou. Převažující vyšší podíl denní dojíždky, patrný v obcích mapě na obr. 69 a patrný z grafu funkce vzdálenosti na obr. 70 svědčí o tom, že studenti jsou většinou z různých důvodů ochotni dojíždět v denní dojízdce do škol do vzdálenosti přibližně 30 km.

Převažující denní nebo nedenní dojíždka do škol do Olomouce

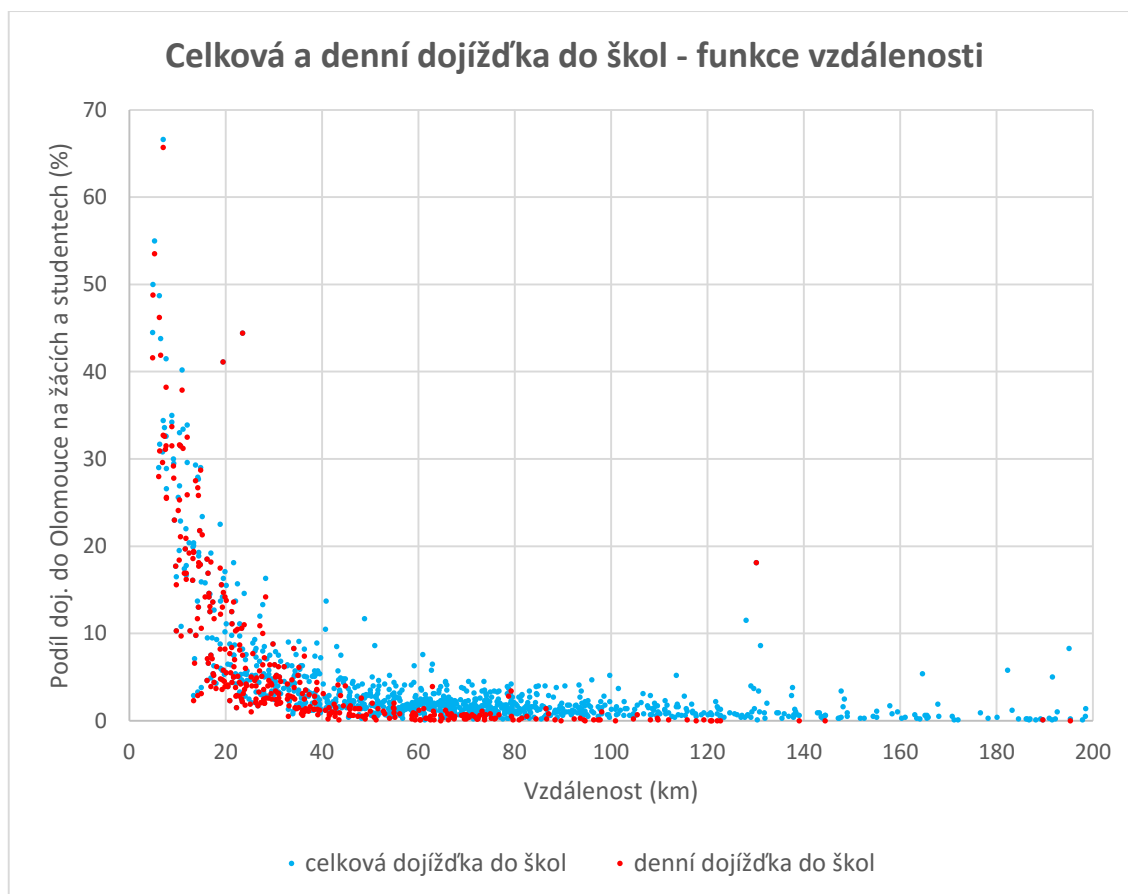


Obr. 69 Obce s vyšším podílem dojíždějících, denní a nedenní dojíždka do škol k žákům a studentům bydlícím v obci

Úlohu pro denní dojíždku zde hrají především finanční možnosti studujících, především ceny ubytování v Olomouci, ceny dopravy do Olomouce. Vlivů, které

působí na převahu denní dojížděky z těchto oblastí je ale jistě více včetně druhu užitého dopravního prostředku, časové a fyzické náročnosti dojížděky, charakteru studia, vlivů psychologických a sociálních.

Podle funkce grafu vzdálenosti je podíl celkové dojížděky logicky vždy vyšší nebo stejný ve srovnání s podílem denní dojížděky. Obce s denní dojížděkou ve velkých vzdálenostech od Olomouce se ocitly v grafu vlivem chyb ve vyplnění a zpracování dat v SLDB 2011.



Obr. 70 Funkce vzdálenosti, porovnání celkové a denní dojížděky do škol k žákům a studentům bydlícím v obci

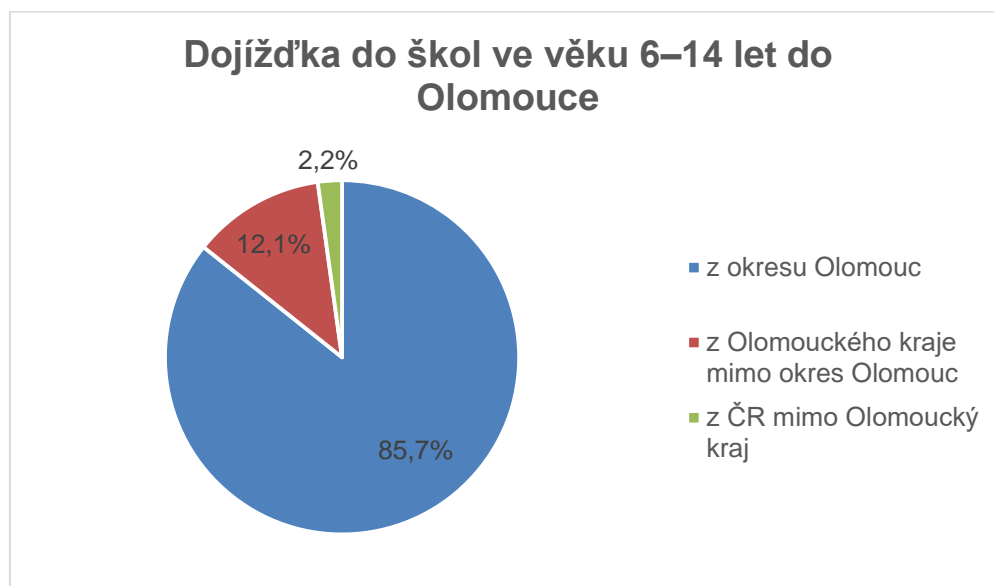
7.2. Dojíždka do škol podle věku

7.2.1. Dojíždka do škol věkové skupiny 6–14 let

Celkem dojíždělo v r. 2011 do škol ve věku 6–14 let do Olomouce 948 žáků a studentů. Naprostá většina dojížděky byla z okresu Olomouc.

Tab. 83 Početní a procentuální vyjádření dojížděky do škol do Olomouce ve věku 6–14 let, vyjádřeno dle územních jednotek: okres, kraj, republika. Celková dojíždka.

Dojíždka do škol ve věku 6–14 let do Olomouce	948	podíl
Počet dojíždějících do škol ve věku 6–14 let do Olomouce z okresu Olomouc	812	85,7 %
Počet dojíždějících do škol ve věku 6–14 let do Olomouce z Olomouckého kraje mimo okres Olomouc	115	12,1 %
Počet dojíždějících do škol ve věku 6–14 let do Olomouce z České republiky mimo Olomoucký kraj	21	2,2 %



Obr. 71 Rozložení dojíždějících do Olomouce – dojíždka do škol ve věku 6–14 let, vyjádřeno dle územních jednotek: okres, kraj, republika

V následujícím textu, mapě, tabulkách a grafu funkce vzdálenosti charakterizují dojížděkové zázemí Olomouce pro dojížděku do škol ve věku 6–14 let do Olomouce podrobně.

Tab. 84 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících do škol ve věku 6–14 let do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k žákům a studentům ve věku 6–14 let bydlícím v obci. Celková dojíždka.

Zóna	Počet obcí	Podíl zóny na všech dojíždějících	Počet dojíždějících do Olomouce	Průměrný počet dojíždějících z obce
50–100 %	1	3,3 %	31	31
35–49,9 %	3	15,0 %	142	47
20–34,9 %	9	19,4 %	184	20
10–19,9 %	15	25,4 %	241	16
5–9,9 %	17	17,8 %	169	10
2–4,9 %	35	7,6 %	72	2
0–1,9 %	50	11,5 %	109	2
Celkem	130	100,0 %	948	7

Dojíždkové zázemí žáků ve věku 6–14 let se téměř výlučně omezuje na bližší zázemí Olomouce v rámci okresu Olomouc a na přiléhající obce v okresech Prostějov a Přerov. Podle funkce vzdálenosti dosahují významnější podíly dojíždky nad 10 % do vzdálenosti přibližně 15 km od Olomouce.

Hodnocení podle zón dojíždky

Zóna nad 50 %: Do této zóny spadá jedna obec.

Zóna 35–49 %: Do této zóny patří další tři obce v těsné blízkosti Olomouce.

Zóna 20–34 %: Obce této zóny se nacházejí jižním a západním směrem od Olomouce.

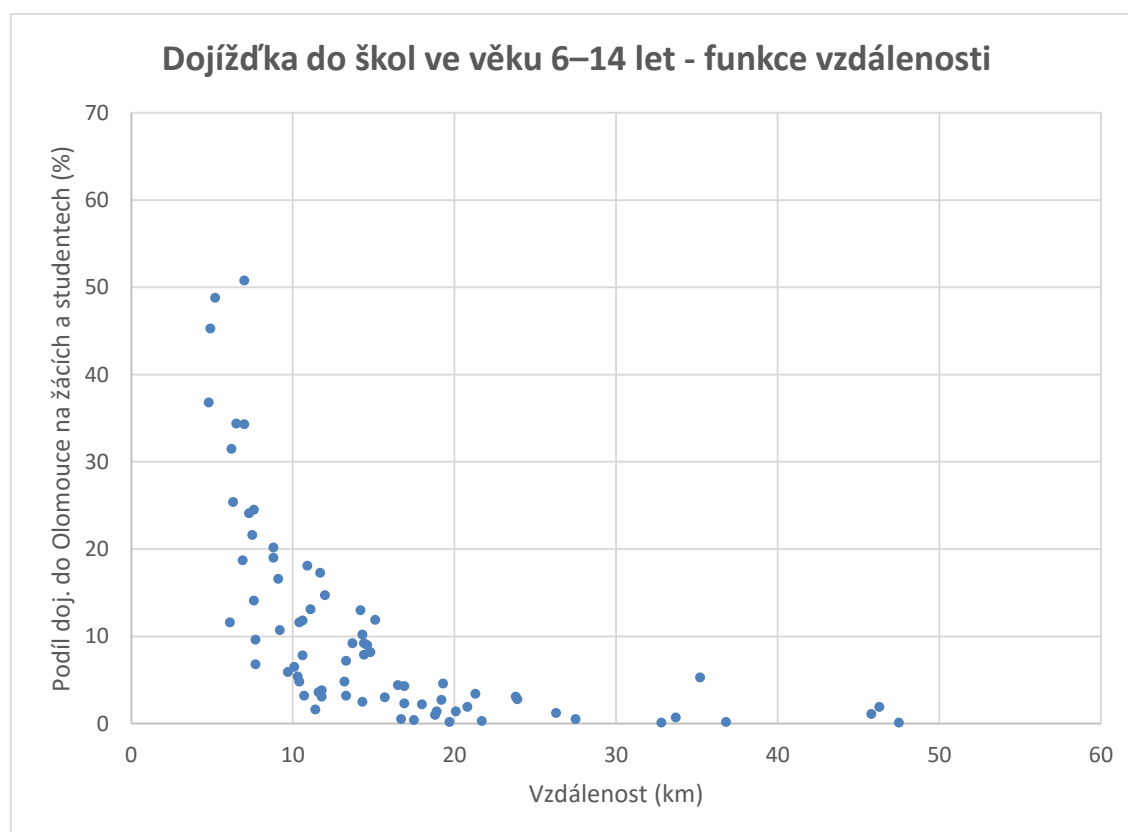
Zóna 10–19 %: Jedná se o zónu s největším podílem dojíždějících, celkově 25,4 %. Obce se nacházejí do vzdálenosti 14 km od Olomouce. Příkladem z obcí této zóny mohou být Dolany, Horka nad Moravou nebo Velká Bystřice.

Zóna 5–9,9 %: Tato zóna obsahuje 17 obcí. Většinou se jedná o obce do 20 km od Olomouce

Zóna 2–4,9 %: Tato zóna obsahuje většinou vzdálené obce. Do této zóny patří i některé vzdálenější obce v okresech Přerov a Prostějov.

Tab. 85 Obce s nejvyšším podílem a počtem dojíždějících do škol ve věku 6–14 let k žákům a studentům ve věku 6–14 let bydlícím v obci

Podíl dojížd'ky			Počet dojíždějících		
Obec	Zóna dojížd'ky	Podíl dojíždějících	Obec	Zóna dojížd'ky	Počet dojíždějících
Bukovany	50–100 %	50,8 %	Křelov-Břuchotín	35–49,9 %	63
Hlušovice	35–49,9 %	48,8 %	Hněvotín	20–34,9 %	42
Křelov-Břuchotín	35–49,9 %	45,3 %	Hlušovice	35–49,9 %	41
Bystrovany	35–49,9 %	36,8 %	Samotišky	20–34,9 %	41
Samotišky	20–34,9 %	34,4 %	Bystrovany	35–49,9 %	38



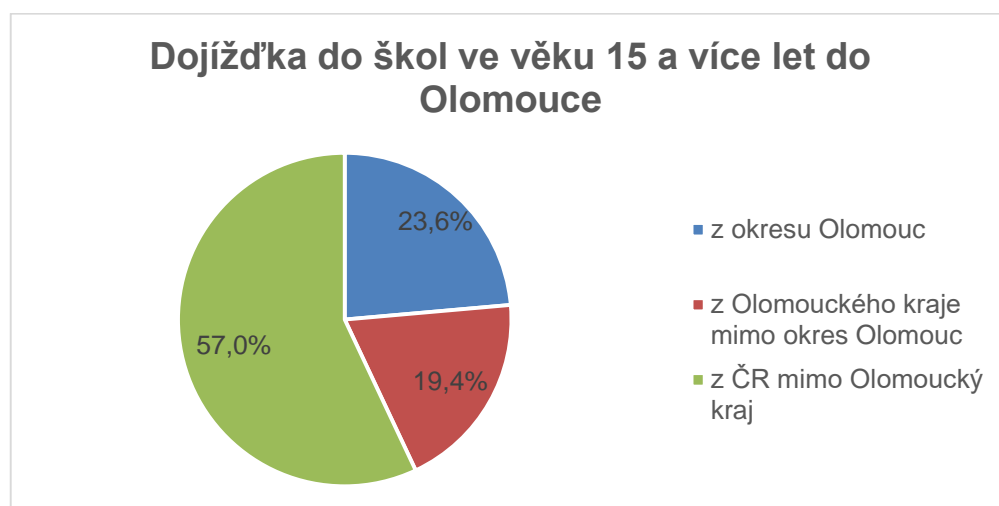
Obr. 73 Funkce vzdálenosti pro dojížd'ku do škol ve věku 6–14 let k žákům a studentům ve věku 6–14 let bydlícím v obci

7.2.2. Dojíždka do škol věkové skupiny 15 a více let

Celkem dojíždělo v r. 2011 do škol ve věku 15 a více let do Olomouce 13 442 žáků a studentů. Nadpoloviční většinu tvořili studenti z oblastí mimo Olomoucký kraj.

Tab. 86 Početní a procentuální vyjádření dojíždky do škol do Olomouce ve věku 15 a více let, vyjádřeno dle územních jednotek: okres, kraj, republika. Celková dojíždka.

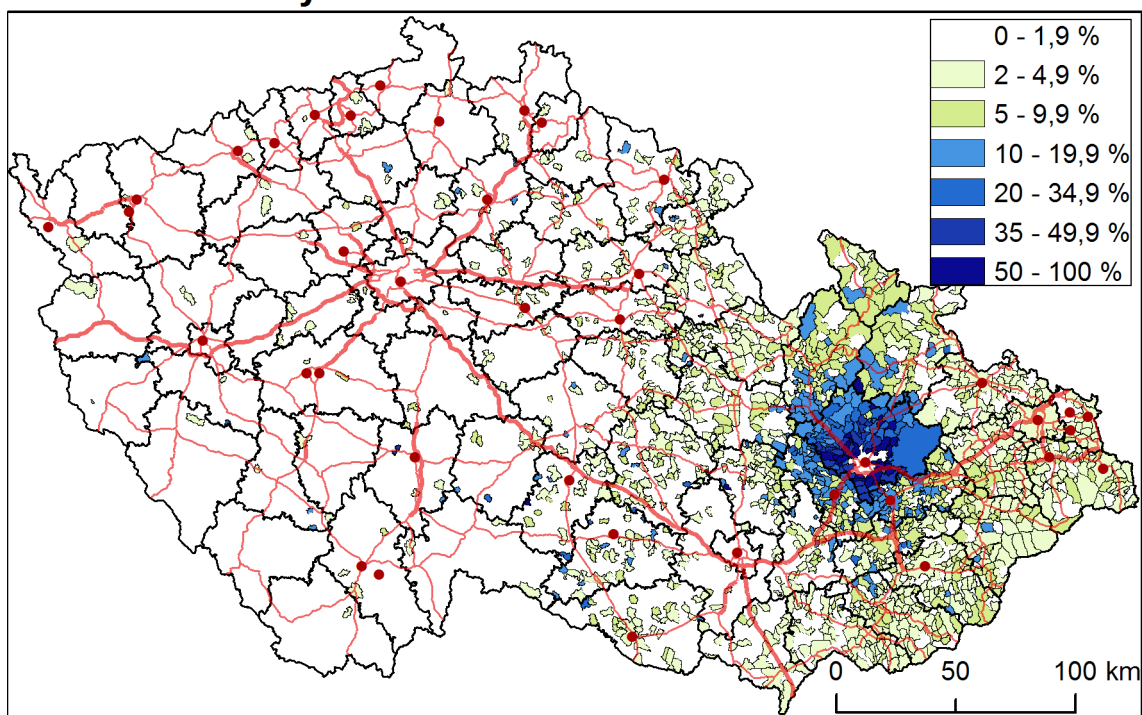
Dojíždka do škol ve věku 15 a více let do Olomouce	13 442	podíl
Počet dojíždějících do škol ve věku 15 a více let do Olomouce z okresu Olomouc	3 177	23,6 %
Počet dojíždějících do škol ve věku 15 a více let do Olomouce z Olomouckého kraje mimo okres Olomouc	2 602	19,4 %
Počet dojíždějících do škol ve věku 15 a více let do Olomouce z České republiky mimo Olomoucký kraj	7 663	57,0 %



Obr. 74 Rozložení dojíždějících do Olomouce – dojíždka do škol ve věku 15 a více let, vyjádřeno dle územních jednotek: okres, kraj, republika

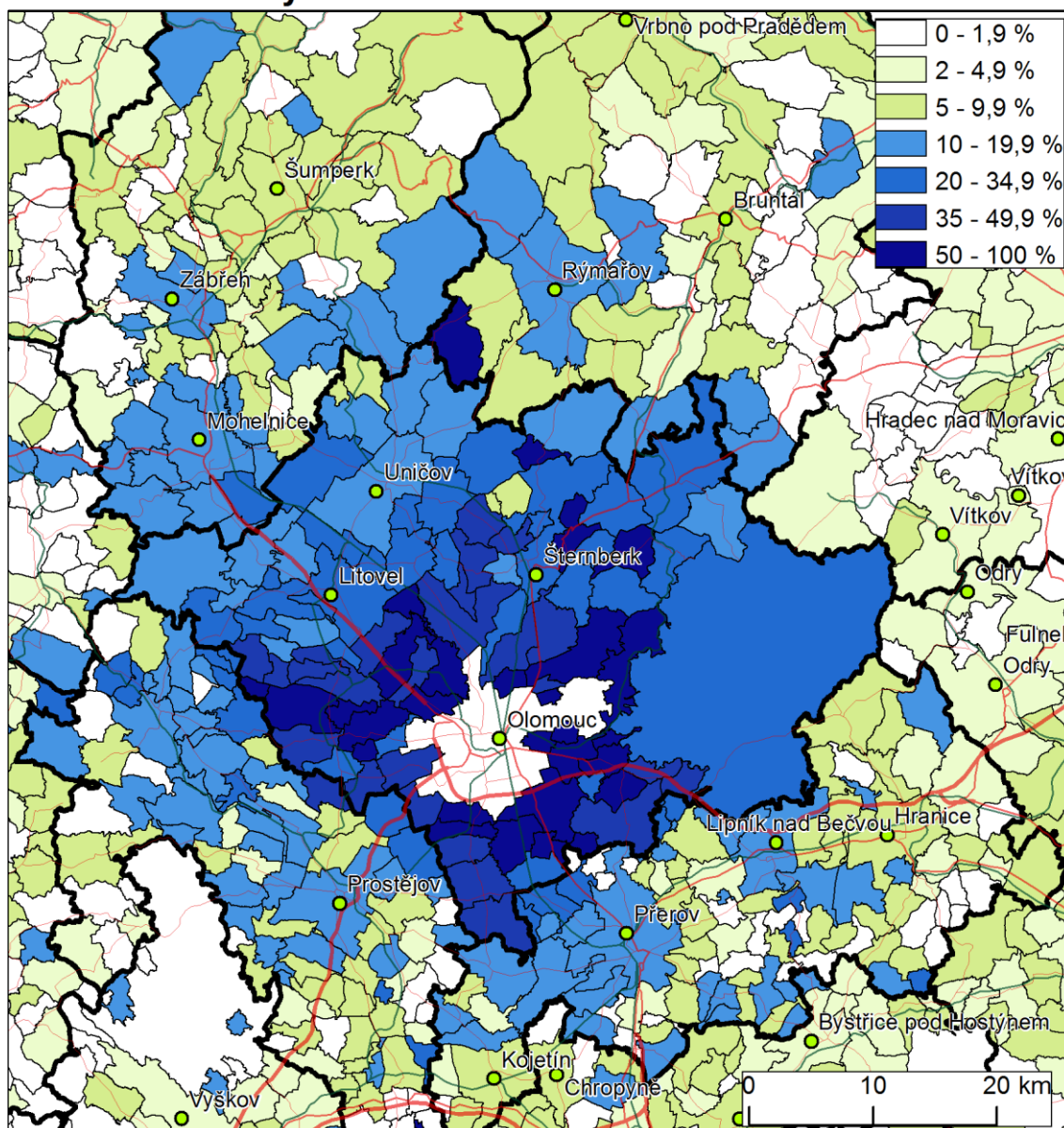
Následující údaje charakterizují dojíždčkové zázemí Olomouce pro dojíždku do škol ve věku 15 a více let do Olomouce podrobně.

Dojíždka do škol ve věku 15 a více let ku bydlícím studentům ve věku 15 a více let



Obr. 75 Dojíždkové zázemí Olomouce, v ČR. Dojíždka ve věku 15 a více let. Celková dojíždka k žákům a studentům ve věku 15 a více let bydlícím v obci.

Dojíždka do škol ve věku 15 a více let ku bydlícím studentům ve věku 15 a více let



Obr. 76 Dojíždkové zázemí Olomouce, dojíždka do škol ve věku 15 a více let. Celková dojíždka k žákům a studentům ve věku 15 a více let bydlícím v obci.

Tab. 87 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících do škol ve věku 15 a více let do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k žákům a studentům ve věku 15 a více let bydlícím v obci. Celková dojíždka.

Zóna	Počet obcí	Podíl zóny na všech dojíždějících	Počet dojíždějících do Olomouce	Průměrný počet dojíždějících z obce
50–100 %	32	9,3 %	1 250	39
35–49,9 %	25	6,6 %	889	36
20–34,9 %	63	7,9 %	1 061	17
10–19,9 %	155	14,5 %	1 947	13
5–9,9 %	377	15,5 %	2 082	6
2–4,9 %	672	31,5 %	4 240	6
0–1,9 %	529	14,7 %	1 973	4
Celkem	1 853	100,0 %	13 442	7

Dojíždkové zázemí pro dojíždku do škol ve věku 15 a více let je velmi rozsáhlé a dalece přesahuje Olomoucký kraj. Podíly dojíždky klesají poměrně pravidelně se stoupající vzdáleností od Olomouce, největší podíly dojíždky jsou v samotném okresu Olomouc. Silné dojíždkové zázemí je možno pozorovat i na Bruntálsku a také v celém Zlínském kraji. Dostí výrazné dojíždkové zázemí je v Moravskoslezském kraji a dále v okresech Svitavy a Ústí nad Orlicí v Pardubickém kraji. Další části dojíždkového zázemí představuje Jihomoravský kraj a některé okresy kraje Vysočiny. Podle grafu funkce vzdálenosti jsou podíly dojíždky nad 2 % ještě ze vzdálenosti 200 km od Olomouce. Nejvyšší podíly dojíždky jsou do vzdálenosti 40 km od Olomouce.

Hodnocení podle zón dojíždky

Zóna nad 50 %: Obce v této zóně se nacházejí v blízkém zázemí Olomouce, asi do vzdálenosti 19 km. Jedná se o 32 obcí.

Zóna 35–49 %: Tyto obce navazují na předchozí zónu a jsou umístěny do vzdálenosti 19 km od Olomouce.

Zóna 20–34 %: K této zóně patří města Litovel a Šternberk a také řada obcí v jejich okolí. Obce v této zóně se převážně nachází v okrese Olomouc.

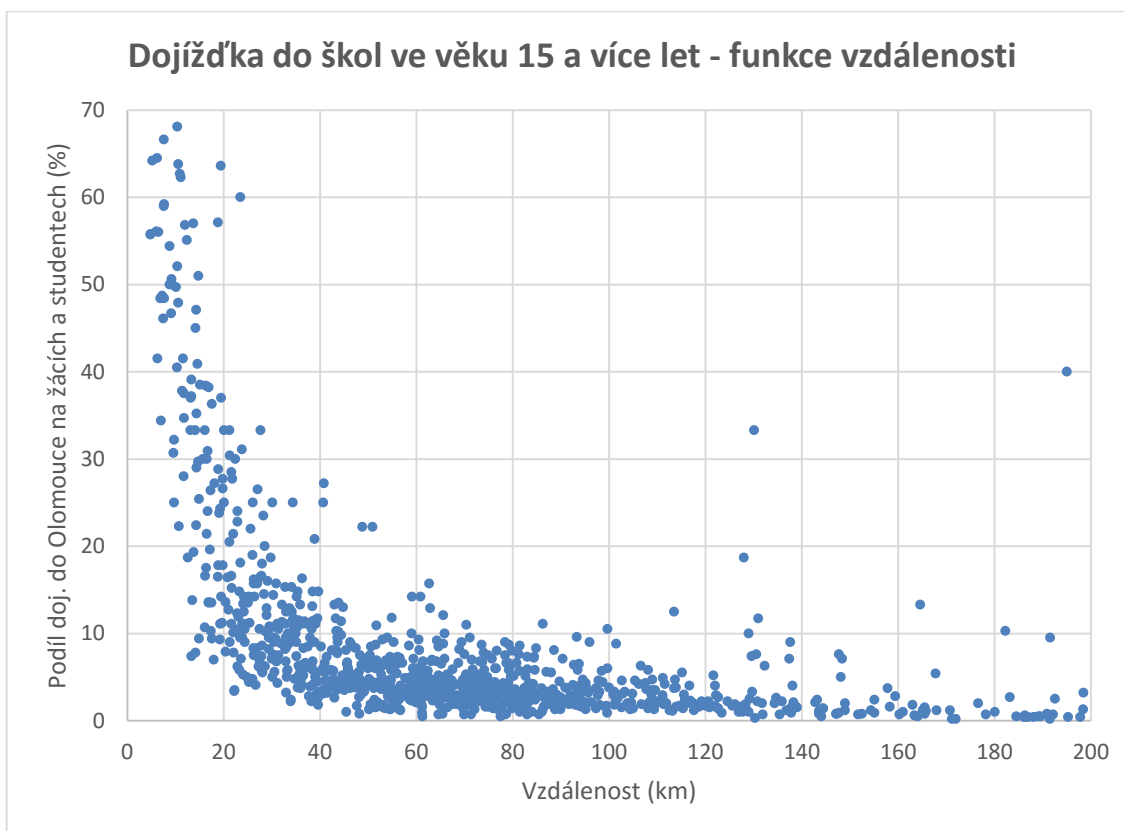
Zóna 10–19 %: K této zóně se řadí města Lipník nad Bečvou, Přerov, Prostějov, Uničov, Mohelnice, Zábřeh a Rýmařov a také další obce v jejich okolí.

Zóna 5–9,9 %: Z této zóny dojíždí 15,5 % dojíždějících, druhý největší podíl. Obce této zóny se nacházejí v okresech Prostějov a Přerov a vyplňují většinu okresů Šumperk a Jeseník. Významný počet obcí najdeme také v okresech Bruntál, Nový Jičín a v okresech Zlínského kraje Vsetín, Kroměříž, Zlín a Uherské Hradiště.

Zóna 2–4,9 %: Z této zóny dojíždí nejvíce dojíždějících, celkem 31,5 %. Vyplňuje většinu území krajů Zlínského a Moravskoslezského. Významné množství obcí se také nachází v okresech Hodonín a Ústí nad Orlicí. Obce této zóny se vyskytují až k západu Moravy a v severovýchodních Čechách. Do této zóny se zařadila i vzdálená Ostrava.

Tab. 88 Obce s nejvyšším podílem a počtem dojíždějících do škol ve věku 15 a více let k žákům a studentům ve věku 15 a více let bydlícím v obci

Podíl dojížd'ky			Počet dojíždějících		
Obec	Zóna dojížd'ky	Podíl dojíždějících	Obec	Zóna dojížd'ky	Počet dojíždějících
Suchonice	50–100 %	100 %	Prostějov	10–19,9 %	379
Lipina	50–100 %	100 %	Ostrava	2–4,9 %	371
Bukovany	50–100 %	86,0 %	Přerov	10–19,9 %	319
Krčmaň	50–100 %	68,1 %	Šternberk	20–34,9 %	240
Blatec	50–100 %	66,6 %	Litovel	20–34,9 %	208

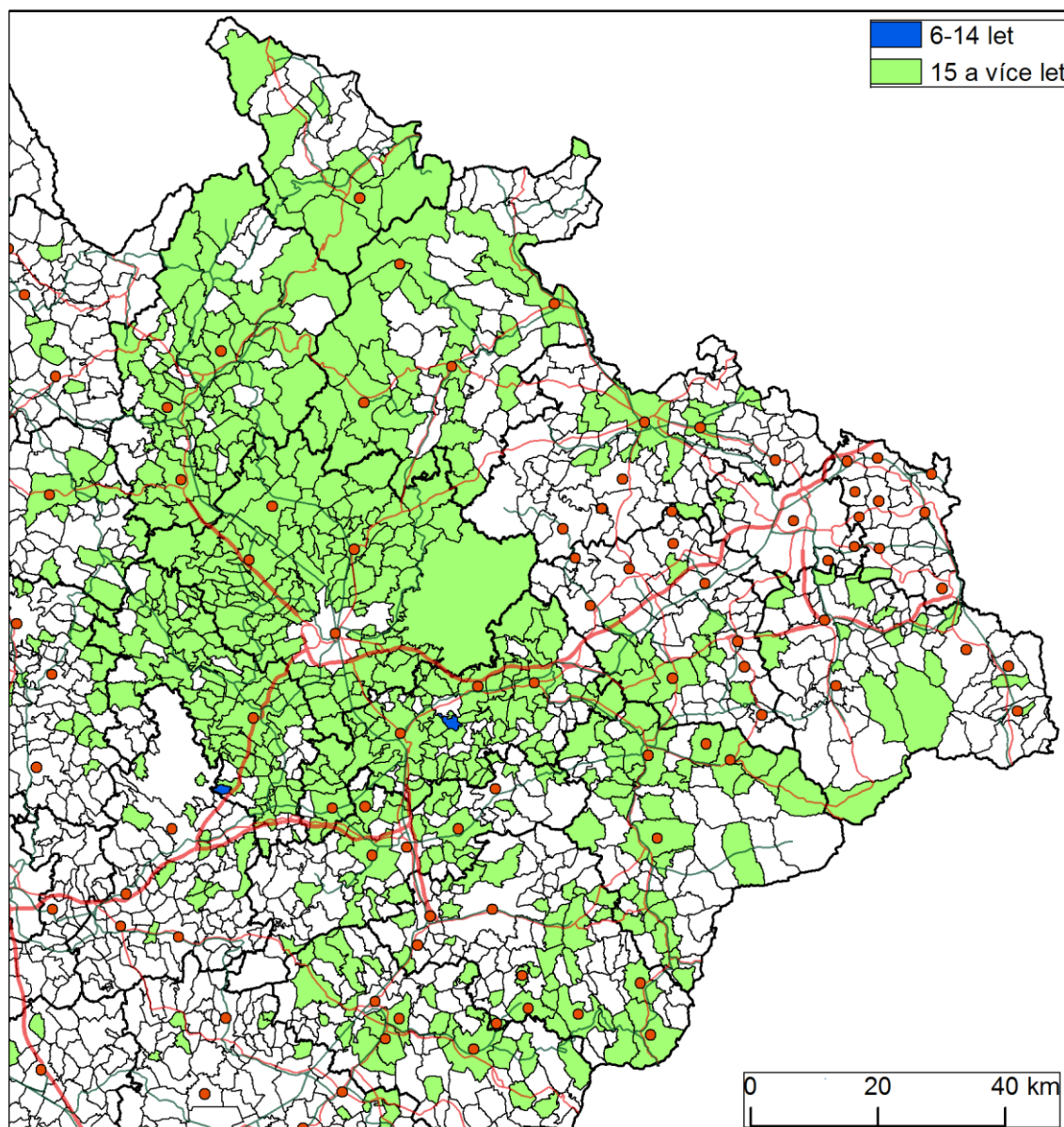


Obr. 77 Funkce vzdálenosti pro dojíždku do škol ve věku 15 a více let k žákům a studentům ve věku 15 a více let bydlícím v obci

7.2.3. Hodnocení dojíždky do škol podle věku

Dojíždková zázemí věkových kategorií do 14 let a kategorie 15 let a více se liší zásadně. Zásadně se liší i počty dojíždějících. Je to způsobeno především tím, že dojíždku do věku 14 let tvoří žáci základního stupně vzdělání, jejichž dojíždkové zázemí se omezuje z naprosté většiny na obce okresu Olomouc. Naproti tomu dojíždkové zázemí pro věkovou kategorii od 15 let výše, kterou tvoří studenti středních a vysokých škol, se může týkat obcí v celé republice. Různé jsou také příčiny dojíždky do škol v obou věkových kategoriích. V celém dojíždkovém zázemí mimo dvou obcí převažují vyšší podíly dojíždky ve věku od 15 let výše nad podílem dojíždky ve věkové kategorii 6–14 let a to včetně zmíněných okolních obcí Olomouce, kde chybí základní škola, viz mapa se znázorněním nevyšších podílů dojíždějících do škol dle věkových kategorií na obr. 78.

Převažující dojízdka do škol podle věku do Olomouce



Obr. 78 Obce s vyšším podílem dojíždějících do škol podle věkových skupin k žákům a studentům v odpovídajícím věku bydlícím v obci

Důvody dojížděky do škol v nižší věkové kategorii můžeme rozdělit do tří skupin:

a) Faktory týkající se místní dostupnosti školy.

- Nepřítomnost základní školy v obci nebo větší výhodnost dojížděky do Olomouce, než do jiné okolní obce se základní školou (základní školy, pokud se týká nejbližších obcí kolem Olomouce, chybí z okolních obcí Olomouce v obcích: Bukovany, Bystrovany, Hlušovice, Samotišky). Významným důvodem dojížděky v této věkové kategorii může také být nedostatečná kapacita místní

základní školy. Takové případy mohou nastat při silné suburbanizaci a silnému přistěhovalectví do obce z blízkého většího centra. Základní škola často nemá rychlou možnost se nové situaci přizpůsobit.

- Vzdělávání na nižších stupních osmiletých gymnázií s převažujícími klady dojížděky do Olomouce než do jiného města v okolí obce.

b) Faktory týkající se dětí: vysoce nadprůměrné nadání dětí nebo zdravotní či mentální hendikep dítěte.

c) Faktory týkající se rodičů: přání rodičů o rozvinutí určitých sportovních nebo vědomostních dovedností u svých dětí, touha rodičů po poskytnutí alternativního vzdělání svým dětem, faktory vzdělání rodičů, finanční možnosti rodičů, osobnostní charakteristiky rodičů, možnosti rodičů zabezpečit dojížděku dětí do škol v Olomouci.

Důvody dojížděky do škol do Olomouce pro věkovou kategorii 15 a více let jsou do určité míry obdobné jako faktory ovlivňující dojížděku v nižší věkové kategorii, nicméně v procentuálním vyjádření velikosti síly jednotlivých faktorů se bude zastoupení jednotlivých faktorů, které ovlivňují dojížděku do škol v této věkové kategorii, výrazně odlišovat. Zásadní rozdíl spočívá v motivaci této skupiny po získání vzdělání. Dojížděka do škol pro studenty v této věkové kategorii bude dále ovlivněna finančním zázemím studujících, svou úlohu bude hrát rodinné a sociální prostředí studujících. Podíly studentů s dojížděkou do škol v důsledku hendikepů – či naopak podíly studentů s vysoce nadprůměrným nadáním budou v této věkové kategorii zanedbatelné. Dojížděkové zázemí Olomouce je v této věkové skupině podmíněno především nabídkou studijních programů, jednak středoškolských včetně VOŠ a nástavbových programů, jednak vysokoškolsky zaměřených programů. Velikost dojížděkového zázemí se bude do určité míry shodovat s dojížděkovým zázemím pro celkovou dojížděku.

8. Závěr

V práci byla analyzována dojížděková zázemí města Olomouce do zaměstnání a do škol pro vybrané kategorie obyvatelstva.

Určení dolní hranice podílu dojíždějících pro zařazení obce do dojížděkového zázemí se může v jednotlivých studiích odlišovat. Velikost dojížděkového zázemí je přitom stanovením velikosti tohoto podílu určujícím významem ovlivněna. V mém případě jsem jako dolní hranici pro určení dojížděkového zázemí pro jednotlivé struktury obyvatel použil hranici 2 %.

Analýza dojížděkového zázemí byla provedena pro celkovou a denní dojížděku do zaměstnání a pro celkovou dojížděku skupin dělených podle pohlaví, věkových kategorií, dosaženého vzdělání a podle odvětví ekonomické činnosti pro dojížděku do zaměstnání a dále pro celkovou a denní dojížděku do škol a pro celkovou dojížděku do škol podle věkových skupin.

Mezi analyzovanými dojížděkovými zázemími pro jednotlivé struktury obyvatelstva existují značné rozdíly, a to jak v rozsahu jednotlivých dojížděkových zázemí, tak v charakteru rozložení podílu dojížděky v jednotlivých zónách dojížděkového zázemí. Při analýze dojížděkového zázemí jednotlivých skupin obyvatelstva do Olomouce lze nicméně vysledovat určité základní trendy, které jsou diskutovány v závěru jednotlivých kapitol a jejichž základní charakteristiky uvádím níže.

Při hodnocení dojížděkového zázemí podle struktury pohlaví je patrná především převaha podílu dojíždějících žen v bližších obcích kolem Olomouce a převaha podílu dojížděky mužů ve vzdálenějších obcích od Olomouce. Lze tedy usoudit, že ženy dojíždějící do zaměstnání a bydlící v obcích v okolí Olomouce najdou v tomto centru snáze uplatnění než v okolních obcích ve srovnání s muži. Co do velikosti rozsahu dojížděkového zázemí se obě pohlaví významně neliší.

Při hodnocení dojížděkového zázemí Olomouce podle struktury věku je rozeznatelná především tendence k nepřímé závislosti mezi rozsahem dojížděkového zázemí Olomouce a zvyšující se věkovou kategorií dojíždějících. Nepřímá závislost je přítomna od věkového intervalu 25–29 let, který má dojížděkové zázemí nejrozsáhlejší. Co do počtu dojíždějících je patrné, že početně největší skupinu dojíždějících do Olomouce tvoří dojíždějící ve

věkovém intervalu mezi 30–39 lety a dále, že počty dojíždějících ve věkových intervalech 60 let a více jsou zanedbatelné.

Při hodnocení velikosti dojížděkového zázemí Olomouce podle stupně dosaženého vzdělání je patrná tendence k přímé závislosti mezi rozsahem dojížděkového zázemí a stupněm dosaženého vzdělání. Z této tendence se vymykají dvě početně málo zastoupené skupiny osob s nástavbovým pomaturitním a vyšším odborným vzděláním. Nejmenší dojížděkové zázemí tak má skupina osob s nejmenším dosaženým vzděláním a největší dojížděkové zázemí, zasahující s podílem dojížděky nad 5 % i k hranici 50 km, má skupina vysokoškolsky vzdělaných osob. Lze tedy usoudit, že při dojížděce do zaměstnání volí z různých důvodů (diskutovaných v závěru příslušné podkapitoly) možnost dojížděky do zaměstnání do Olomouce ze vzdálenějších obcí především lidé s vyšším stupněm vzdělání a naopak osoby s nižším vzděláním mají podíly dojížděky do Olomouce menší.

Hlavní, určující faktor, kterým lze vysvětlit velikost a charakteristiky dojížděkového zázemí pro další zkoumanou strukturu obyvatel, dělenou dle zaměstnání v odvětví ekonomické činnosti, spočívá právě v jednotlivých odlišnostech lokální nabídky pracovních míst a charakteru práce v jednotlivých odvětvích. Neexistuje přitom přímá závislost mezi rozsahem dojížděkového zázemí a počty dojíždějících podle odvětví ekonomické činnosti mezi jednotlivými zkoumanými dojížděkovými zázemími.

V dojížděce do škol bylo možné na podkladě dostupných dat analyzovat věkové skupiny 6–14 let a 15 let a více. Dojížděková zázemí obou těchto kategorií se lišila významně, což souvisí se zásadně rozdílnými skupinami dojíždějících v obou věkových kategoriích. Dojížděkové zázemí pro dojížděku do škol ve věku 15 let a více mnohonásobně překračuje i rozsah dojížděkového zázemí pro dojížděku za prací do Olomouce, což souvisí s nadregionálním významem Olomouce v oblasti vzdělávání.

Při srovnání rozsahu dojížděkových zázemí skupin s denní a nedenní dojížděkou do škol do Olomouce můžeme konstatovat, že rozsah dojížděkového zázemí pro denní dojížděku je zhruba třetinový ve srovnání s nedenní dojížděkou a týká se bližších obcí. Význam má zjištění, že převaha podílu denní dojížděky dosahuje do vzdálenosti přibližně 30 km od Olomouce.

9. Summary

The thesis analyzes the commute to Olomouc based on the data from the 2011 census. First, the overall and daily commute is examined both for the commute to work and to schools, then the commutes of the individual population structures are examined. For the commute to work, these include the population structure by sex (men and women), age (seven age groups), achieved education level (six groups) and economic branch of the job (seven groups). For the commute to schools, this includes the population structure by age (two age groups).

For individual municipalities, the amount of commuters to Olomouc from particular population structure is related to the total amount of employed or school attending persons from the same population structure living in the municipality. These rates are displayed both in choropleth maps within preset intervals, and in graphs, where they are linked to the distance from the municipality to Olomouc. The results for each structure are further analyzed and interpreted.

As for the overall and daily commute to work, their differences are rather low and they usually don't differ more than 5 %. The highest commute rates are found in the district of Olomouc. Concerning the commute by sex, the extent of both men's and women's commute rings is roughly similar. However, women have considerably higher commute rates in close surroundings, while men have somewhat higher rates in the most distant rings and higher rates in most towns and cities. Regarding the commute by age, the extent of the commute rings generally decreases from the age group 25–29 years to the older age groups. The highest commute rates in the vicinity of Olomouc go for the age group 30–39 years, which is also the most numerous commuting age group. As concerns the commute by achieved education level, in general, the extent of the commute rings increases along with higher achieved education level. The least extent of the commute ring applies to persons with elementary school education, the largest extent applies to persons with university education. With regard to the commute by economic branch of the job, seven branches were assessed. The least extent of the commute ring goes for the branch of agriculture, which at the same time has only few commuters. Another rather unlike extent of the commute ring applies to industry, which is the second to last. The branches with

the largest extent are transportation and storage, and construction. The branch with the highest commute rates in the environs of Olomouc is health and social services. The commute by economic branch is mainly shaped by particularities of individual branches and by spatial distribution of jobs within them.

The overall commute to schools is a broad category covering the commute to primary schools, secondary schools and schools of tertiary education. Encompassing university students, the commute reaches far beyond the borders of the Olomouc region, although overall the commute rates are low in greater distances. The daily commute to schools can be expected for pupils of primary schools and for students of secondary and tertiary schools living in lesser distances from Olomouc. The non-daily commute surpasses the daily commute approximately in the distance of 30 km. Regarding the commute to schools by age, the age group 6–14 years corresponds to pupils of primary schools and lower stage of high schools, and its commute to a great extent confines itself to the very close surroundings. The commute of the age group 15 years and older comprises students of secondary schools and schools of tertiary education. Its commute is very strong in the southern half of the Olomouc region and the commute rates are to a degree significant in Moravian-Silesian and Zlín regions and in western Moravia and eastern Bohemia.

To sum up, substantial differences have been ascertained among the commutes of the component population structures, both in spatial extent and in commute rates.

10. Seznam použitých zdrojů

1. MACKA, Miroslav. *K některým metodickým problémům studia dojíždění do zaměstnání*. Brno: [s.n.], 1964. 129 s. Zprávy o vědecké činnosti / Geografický ústav ČSAV v Brně; Č. 3.
2. HAMPL, Martin, JEŽEK, Josef a KÜHNL, Karel. *Sociálněgeografická rajonizace ČSR*. Praha: Čs. demografická společ. při ČSAV, 1978. 301 s. Acta demographica; 2.
3. HAMPL, Martin, GARDAVSKÝ, Václav a KÜHNL, Karel. *Regionální struktura a vývoj systému osídlení ČSR*. Vyd. 1. Praha: Univerzita Karlova, 1989. 255 s.
4. HAMPL, Martin a kol. *Geografická organizace společnosti a transformační procesy v České republice*. 1. vyd. Praha: DemoArt, [1996]. 394 s. ISBN 80-902154-2-4.
5. HAMPL, Martin. *Geografická organizace společnosti v České republice: transformační procesy a jejich obecný kontext*. Praha: DemoArt pro Univerzitu Karlovu, Přírodovědeckou fakultu, 2005. 147 s. ISBN 80-86746-02-X.
6. HAMPL, Martin a MARADA, Miroslav. Sociogeografická regionalizace Česka. *Geografie*. 2015, 120(3), s. 397–421.
7. MARADA, Miroslav a kol. *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku*. Vyd. 1. Praha: Česká geografická společnost, 2010. 165 s. Geographica; sv. 2. ISBN 978-80-904521-2-1.
8. HUDEČEK, Tomáš. *Dostupnost v Česku v období 1991-2001: vztah k dojížděcí do zaměstnání a do škol*. Vyd. 1. Praha: Česká geografická společnost, 2010. 141 s. Geographica; sv. 4. ISBN 978-80-904521-4-5.
9. KRAFT, Stanislav. *Základy geografie dopravy*. České Budějovice: Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, 2015. 77 stran. ISBN 978-80-7394-527-5.

10. JANSKÝ, Petr, KROTIL, Kryštof a PAVLAS, Tomáš. *Bereme ženy na palubu: analýza zastoupení žen a mužů ve vedení veřejných firem*. Praha: Otevřená společnost o.p.s., 2015. 43 stran. ISBN 978-80-87110-27-0.
11. HALÁS, Marián, ROUBÍNEK, Pavel, KLADIVO, Petr. Urbánní a suburbánní prostor Olomouce: teoretické přístupy, vymezení, typologie. *Geografický časopis/Geographical Journal*. 2012, 64(4), s. 289–310.
12. SÝKORA, Luděk a POSOVÁ, Darina. Formy urbanizace. kritické zhodnocení modelu stadií vývoje měst a návrh alternativní metody klasifikace forem urbanizace. *Geografie*. 2011, 116(1), s. 1–22.
13. ŠIGUTOVÁ, Lenka. Sčítání 2001 podle místa obvyklého pobytu. *Demografie*. 2009(1), s. 50–51.
14. HALÁS, Marián a KLAPKA, Pavel. Distance decay function and its application in the territory of the Czech Republic. *AUPO Geographica*. 2012, 43(1), pp. 51–60.
15. BAŠTOVÁ, Magdalena, FŇUKAL, Miloš, KREJČÍ, Tomáš, TONEV, Petr a TOUŠEK, Václav. Největší centra dojížděky za prací na Moravě a ve Slezsku v letech 1991–2001. In: I. mezinárodní Baťova regionalistická konference 25.–26. listopadu, Zlín. Sborník příspěvků - CD Rom. Zlín: Univerzita Tomáše Bati, 2005. s. 1–15, 15 s. ISBN 80-7318-359-5.
16. KLUSÁČEK, Petr, MARTINÁT, Stanislav, MATZNETTER, Walter and WISBAUER, Alexander. Urban development in selected Czech and Austrian city regions. *Acta Universitatis Palackianae Olomouensis – Geographica*. 2009, 40(2), pp. 27–57.
17. KADLEC, Pavel. *Regiony dojížděky vysokých škol v ČR*. Brno, 2013. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Ekonomicko-správní fakulta.

18. PETRÁŠ, Libor. *Prostorová diferenciacie studentů Univerzity Palackého v Olomouci*. Olomouc, 2011. Diplomová práce. Univerzita Palackého v Olomouci, Přírodovědecká fakulta.
19. POSOVÁ, Darina a SÝKORA, Luděk. Urbanizace a suburbanizace v městských regionech Prahy a Vídně: strukturální rozdíly v podmínkách odlišných politicko-ekonomických režimů. *Geografie*. 2011, 116(3), s. 279–299.
20. MARYÁŠ, Jaroslav a VYSTOUPIL, Jiří. *Ekonomická geografie: distanční studijní opora* [online]. Brno, 2006 [cit. 2016-04-02]. Pracovní text. Masarykova univerzita, Ekonomicko-správní fakulta. Dostupné z: https://is.muni.cz/www/206961/DSO-Ekonomicka_geografie-pracovni_text.pdf.
21. ČSÚ. Klasifikace ekonomických činností (CZ-NACE). *Statistický metainformační systém* [online]. Verze 1, platnost od 01.01.2008, platnost do 09.09.9999, akronym CZ-NACE_KL [cit. 2016-04-02]. Dostupné z: <http://apl.czso.cz/iSMS/klasstru.jsp?kodcis=80004>.
22. ČSÚ. *Metodika SLDB 2011* [online]. Aktualizováno dne: 28.05.2016 [cit. 2016-04-02]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/metodika-sldb-2011>.
23. ČSÚ. *Regionalizace dojížděky do zaměstnání podle výsledků sčítání lidu – 2011* [online]. Aktualizováno dne: 28.11.2014 [cit. 2016-04-02]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/regionalizace-dojizdky-do-zamestnani-podle-vysledku-scitani-lidu-2011-1nlhwfyvuv>.
24. HAMPL, Martin. *Geografická organizace společnosti v České republice: transformační procesy a jejich obecný kontext*. Praha: DemoArt pro Univerzitu Karlovu, Přírodovědeckou fakultu, 2005. 147 s. ISBN 80-86746-02-X.
25. ČSÚ. Zaměstnaní podle pohlaví a podle odvětví ekonomické činnosti a podle nejvyššího ukončeného vzdělání, tab. 114. *Databáze výsledků sčítání lidu, domů a bytů 2011: průřezové: ... k 26.3.2011* [DVD-ROM]. [Praha]: Český statistický úřad, ©2013. Požadavky na systém: internetový prohlížeč, Adobe

Acrobat Reader, Word, Excel, prohlížeč databázových souborů (dbf, tsv a csv).
ISBN 978-80-250-2357-0.

26. *HBI on-line databáze firem* [online]. Praha: Bisnode Česká republika, a.s.
[cit. 2016-04-02]. Dostupné z: <http://www.hbi.cz>.

27. ČSÚ. *Vyjížďka do zaměstnání a do škol, 12.* [online]. s. 126–133 [cit. 2016-04-02]. Dostupné z:
<https://www.czso.cz/documents/10180/25385875/19920959+2400013a12.pdf>.

28. Krajská hospodářská komora Olomouckého kraje. *Významné firmy Olomouckého kraje/Important Companies of the Olomouc Region* [online]. Olomouc: Olomoucký kraj, 2009 [cit. 2016-04-02]. Dostupné z:
www.komora.cz/Files/Olomoucky_kraj/Publikacefinal100dpi.pdf.

29. Regionální Informační Servis. *Srovnání makroekonomických ukazatelů* [online]. c2012–2014 [cit. 2016-04-02]. Dostupné z:
<http://www.risy.cz/cs/krajske-ris/zlinsky-kraj/kraj/hospodarske-prostredi/makroekonomicke-ukazatele>.

30. Úřad práce v Olomouci, Jeseníku, Prostějově, Přerově, Šumperku. *Zpráva o situaci na regionálním trhu práce: Olomoucký kraj, únor 2011* [online]. 2011 [cit. 2016-04-02]. Dostupné z:
https://portal.mpsv.cz/upcr/kp/olk/statistiky/archiv/koment02_2011_kraj.pdf.

31. Statutární město Olomouc. *Územní plán a strategie rozvoje* [online]. [cit. 2016-04-02]. Dostupné z: <http://www.olomouc.eu/podnikatel/uzemni-plan-mesta-a-strategie-rozvoje>.

32. ČSÚ. Práce a mzdy. *Ženy a muži v datech - 2014* [online]. Zveřejněno dne: 31.12.2014 [cit. 2016-04-02]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/zeny-a-muzi-v-datech-2014-ksmwktemht>.

33. Ministerstvo obrany a Armáda České republiky. *V české armádě slouží přes 13 procent žen* [online]. 10. 8. 2009 [cit. 2016-04-02]. Dostupné z: <http://www.acr.army.cz/informacni-servis/napsali-o-nas/v-ceske-armade-slouzi-pres-13-procent-zen-14713>.
34. ČSÚ. *Míra nezaměstnanosti podle věkových skupin a vzdělání. Tabulka č. 403 / R* [online]. Časové řady 1993–2013 [cit. 2016-04-02]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/20552651/25013014147.pdf/be35dbb7-3e12-4b42-bc02-156afcbc6d4d?version=1.0>.
35. Berman Group. *Průzkum podnikatelského prostředí v Olomouci: zpráva za rok 2012* [online]. Říjen 2012 [cit. 2016-04-02]. Zadavatel: Město Olomouc. Dostupné z: http://www.olomouc.eu/administrace/repository/gallery/articles/88_/8829/pruzku-m-pp-olomouc-2012.cs.pdf.
36. Univerzita Palackého v Olomouci. *O univerzitě* [online]. [cit. 2016-04-02]. Dostupné z: <http://www.upol.cz/o-univerzite>.
37. Fakultní základní škola Olomouc - Hálkova 4. *Vzdělávání mimořádně nadaných dětí* [online]. [cit. 2016-04-02]. Dostupné z: <http://www.zshalkova.cz/index.php?obsah=stranka&stranka=23>.
38. *Atlas školství* [online]. Brno: P.F. art, spol. s r.o. [cit. 2016-04-02]. Dostupné z: <http://www.atlaskolstvi.cz>.
39. Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy. *Rejstřík škol a školských zařízení* [online]. Verze 2.61 [cit. 2016-04-02]. Dostupné z: <http://rejskol.msmt.cz>.
40. Moravská vysoká škola Olomouc. *Moravská vysoká škola Olomouc (souhrnná informace)* [online]. Srpen 2011 [cit. 2016-04-02]. Dostupné z: <http://www.mvso.cz/data/urednideska/50/dokumenty/souhrnnainformacemvso.pdf>.

10.1. Abecední seznam zdrojů

38. *Atlas školství* [online]. Brno: P.F. art, spol. s r.o. [cit. 2016-04-02]. Dostupné z: <http://www.atlasskolstvi.cz>.

15. BAŠTOVÁ, Magdalena, FŇUKAL, Miloš, KREJČÍ, Tomáš, TONEV, Petr a TOUŠEK, Václav. Největší centra dojížděky za prací na Moravě a ve Slezsku v letech 1991–2001. In: I. mezinárodní Baťova regionalistická konference 25.–26. listopadu, Zlín. Sborník příspěvků - CD Rom. Zlín: Univerzita Tomáše Bati, 2005. s. 1–15, 15 s. ISBN 80-7318-359-5.

35. Berman Group. *Průzkum podnikatelského prostředí v Olomouci: zpráva za rok 2012* [online]. Říjen 2012 [cit. 2016-04-02]. Zadavatel: Město Olomouc.

Dostupné z:

http://www.olomouc.eu/administrace/repository/gallery/articles/88_/8829/pruzku-m-pp-olomouc-2012.cs.pdf.

21. ČSÚ. Klasifikace ekonomických činností (CZ-NACE). *Statistický metainformační systém* [online]. Verze 1, platnost od 01.01.2008, platnost do 09.09.9999, akronym CZ-NACE_KL [cit. 2016-04-02]. Dostupné z: <http://apl.czso.cz/iSMS/klasstru.jsp?kodcis=80004>.

22. ČSÚ. *Metodika SLDB 2011* [online]. Aktualizováno dne: 28.05.2016 [cit. 2016-04-02]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/metodika-sldb-2011>.

34. ČSÚ. *Míra nezaměstnanosti podle věkových skupin a vzdělání. Tabulka č. 403 / R* [online]. Časové řady 1993–2013 [cit. 2016-04-02]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/20552651/25013014147.pdf/be35dbb7-3e12-4b42-bc02-156afcbc6d4d?version=1.0>.

32. ČSÚ. *Práce a mzdy. Ženy a muži v datech - 2014* [online]. Zveřejněno dne: 31.12.2014 [cit. 2016-04-02]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/zeny-a-muzi-v-datech-2014-ksmwktemht>.

23. ČSÚ. *Regionalizace dojížděky do zaměstnání podle výsledků sčítání lidu – 2011* [online]. Aktualizováno dne: 28.11.2014 [cit. 2016-04-02]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/regionalizace-dojizdky-do-zamestnani-podle-vysledku-scitani-lidu-2011-1nlhwfyvuv>.
27. ČSÚ. *Vyjíždka do zaměstnání a do škol, 12.* [online]. s. 126–133 [cit. 2016-04-02]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/25385875/19920959+2400013a12.pdf>.
25. ČSÚ. Zaměstnaní podle pohlaví a podle odvětví ekonomické činnosti a podle nejvyššího ukončeného vzdělání, tab. 114. *Databáze výsledků sčítání lidu, domů a bytů 2011: průřezové: ... k 26.3.2011* [DVD-ROM]. [Praha]: Český statistický úřad, ©2013. Požadavky na systém: internetový prohlížeč, Adobe Acrobat Reader, Word, Excel, prohlížeč databázových souborů (dbf, tsv a csv). ISBN 978-80-250-2357-0.
37. Fakultní základní škola Olomouc - Hálkova 4. *Vzdělávání mimořádně nadaných dětí* [online]. [cit. 2016-04-02]. Dostupné z: <http://www.zshalkova.cz/index.php?obsah=stranka&stranka=23>.
14. HALÁS, Marián a KLAPKA, Pavel. Distance decay function and its application in the territory of the Czech Republic. *AUPO Geographica*. 2012, 43(1), pp. 51–60.
11. HALÁS, Marián, ROUBÍNEK, Pavel, KLADIVO, Petr. Urbánní a suburbánní prostor Olomouce: teoretické přístupy, vymezení, typologie. *Geografický časopis/Geographical Journal*. 2012, 64(4), s. 289–310.
2. HAMPL, Martin, JEŽEK, Josef a KÜHNL, Karel. *Sociálněgeografická rajonizace ČSR*. Praha: Čs. demografická společ. při ČSAV, 1978. 301 s. Acta demographica; 2.
3. HAMPL, Martin, GARDAVSKÝ, Václav a KÜHNL, Karel. *Regionální struktura a vývoj systému osídlení ČSR*. Vyd. 1. Praha: Univerzita Karlova, 1989. 255 s.

4. HAMPL, Martin a kol. *Geografická organizace společnosti a transformační procesy v České republice*. 1. vyd. Praha: DemoArt, [1996]. 394 s. ISBN 80-902154-2-4.
5. HAMPL, Martin. *Geografická organizace společnosti v České republice: transformační procesy a jejich obecný kontext*. Praha: DemoArt pro Univerzitu Karlovu, Přírodovědeckou fakultu, 2005. 147 s. ISBN 80-86746-02-X.
24. HAMPL, Martin. *Geografická organizace společnosti v České republice: transformační procesy a jejich obecný kontext*. Praha: DemoArt pro Univerzitu Karlovu, Přírodovědeckou fakultu, 2005. 147 s. ISBN 80-86746-02-X.
6. HAMPL, Martin a MARADA, Miroslav. Sociogeografická regionalizace Česka. *Geografie*. 2015, 120(3), s. 397–421.
26. *HBI on-line databáze firem* [online]. Praha: Bisnode Česká republika, a.s. [cit. 2016-04-02]. Dostupné z: <http://www.hbi.cz>.
8. HUDEČEK, Tomáš. *Dostupnost v Česku v období 1991-2001: vztah k dojížděcí do zaměstnání a do škol*. Vyd. 1. Praha: Česká geografická společnost, 2010. 141 s. Geographica; sv. 4. ISBN 978-80-904521-4-5.
10. JANSKÝ, Petr, KROTIL, Kryštof a PAVLAS, Tomáš. *Bereme ženy na palubu: analýza zastoupení žen a mužů ve vedení veřejných firem*. Praha: Otevřená společnost o.p.s., 2015. 43 stran. ISBN 978-80-87110-27-0.
17. KADLEC, Pavel. *Regiony dojížděky vysokých škol v ČR*. Brno, 2013. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Ekonomicko-správní fakulta.
16. KLUSÁČEK, Petr, MARTINÁT, Stanislav, MATZNETTER, Walter and WISBAUER, Alexander. Urban development in selected Czech and Austrian city regions. *Acta Universitatis Palackianae Olomouensis – Geographica*. 2009, 40(2), pp. 27–57.

9. KRAFT, Stanislav. *Základy geografie dopravy*. České Budějovice: Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, 2015. 77 stran. ISBN 978-80-7394-527-5.

28. Krajská hospodářská komora Olomouckého kraje. *Významné firmy Olomouckého kraje/Important Companies of the Olomouc Region* [online]. Olomouc: Olomoucký kraj, 2009 [cit. 2016-04-02]. Dostupné z: www.komora.cz/Files/Olomoucky_kraj/Publikacefinal100dpi.pdf.

1. MACKA, Miroslav. *K některým metodickým problémům studia dojíždění do zaměstnání*. Brno: [s.n.], 1964. 129 s. Zprávy o vědecké činnosti / Geografický ústav ČSAV v Brně; Č. 3.

7. MARADA, Miroslav a kol. *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku*. Vyd. 1. Praha: Česká geografická společnost, 2010. 165 s. Geographica; sv. 2. ISBN 978-80-904521-2-1.

20. MARYÁŠ, Jaroslav a VYSTOUPIL, Jiří. *Ekonomická geografie: distanční studijní opora* [online]. Brno, 2006 [cit. 2016-04-02]. Pracovní text. Masarykova univerzita, Ekonomicko-správní fakulta. Dostupné z: https://is.muni.cz/www/206961/DSO-Ekonomicka_geografie-pracovni_text.pdf.

33. Ministerstvo obrany a Armáda České republiky. *V české armádě slouží přes 13 procent žen* [online]. 10. 8. 2009 [cit. 2016-04-02]. Dostupné z: <http://www.acr.army.cz/informacni-servis/napsali-o-nas/v-ceske-armade-slouzi-pres-13-procent-zen-14713>.

39. Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy. *Rejstřík škol a školských zařízení* [online]. Verze 2.61 [cit. 2016-04-02]. Dostupné z: <http://rejskol.msmt.cz>.

40. Moravská vysoká škola Olomouc. *Moravská vysoká škola Olomouc (souhrnná informace)* [online]. Srpen 2011 [cit. 2016-04-02]. Dostupné z:

<http://www.mvso.cz/data/urednideska/50/dokumenty/souhrnnainformacemvso.pdf>.

18. PETRÁŠ, Libor. *Prostorová diferenciacie studentů Univerzity Palackého v Olomouci*. Olomouc, 2011. Diplomová práce. Univerzita Palackého v Olomouci, Přírodovědecká fakulta.

19. POSOVÁ, Darina a SÝKORA, Luděk. Urbanizace a suburbanizace v městských regiónech Prahy a Vídně: strukturální rozdíly v podmínkách odlišných politicko-ekonomických režimů. *Geografie*. 2011, 116(3), s. 279–299.

29. Regionální Informační Servis. *Srovnání makroekonomických ukazatelů* [online]. c2012–2014 [cit. 2016-04-02]. Dostupné z: <http://www.risy.cz/cs/krajske-ris/zlinsky-kraj/kraj/hospodarske-prostredi/makroekonomicke-ukazatele>.

31. Statutární město Olomouc. *Územní plán a strategie rozvoje* [online]. [cit. 2016-04-02]. Dostupné z: <http://www.olomouc.eu/podnikatel/uzemni-plan-mesta-a-strategie-rozvoje>.

12. SÝKORA, Luděk a POSOVÁ, Darina. Formy urbanizace. kritické zhodnocení modelu stadií vývoje měst a návrh alternativní metody klasifikace forem urbanizace. *Geografie*. 2011, 116(1), s. 1–22.

13. ŠIGUTOVÁ, Lenka. Sčítání 2001 podle místa obvyklého pobytu. *Demografie*. 2009(1), s. 50–51.

36. Univerzita Palackého v Olomouci. *O univerzitě* [online]. [cit. 2016-04-02]. Dostupné z: <http://www.upol.cz/o-univerzite>.

30. Úřad práce v Olomouci, Jeseníku, Prostějově, Přerově, Šumperku. *Zpráva o situaci na regionálním trhu práce: Olomoucký kraj, únor 2011* [online]. 2011 [cit. 2016-04-02]. Dostupné z: https://portal.mpsv.cz/upcr/kp/olk/statistiky/archiv/koment02_2011_kraj.pdf.

11. Seznam tabulek

Tab. 1 Sledované struktury obyvatel dojíždějících do zaměstnání

Tab. 2 Skupina dojíždějících do zaměstnání, dělení podle pohlaví

Tab. 3 Rozdělení skupiny dojíždějících do zaměstnání podle věku

Tab. 4 Rozdělení skupiny zaměstnaných v obci podle věku

Tab. 5 Rozdělení skupiny dojíždějících do zaměstnání podle dosaženého vzdělání (základní dělení dle ISCED, modifikováno dostupností dat v SLDB 2011)

Tab. 6 Rozdělení skupiny zaměstnaných v obci podle dosaženého vzdělání

Tab. 7 Skupiny s dostupnými daty podle odvětví ekonomické činnosti u dojíždějících do zaměstnání, dělení dle CZ-NACE

Tab. 8 Skupiny s dostupnými daty podle odvětví ekonomické činnosti u zaměstnaných v obci

Tab. 9 Podskupiny, u kterých došlo k úpravě dat před vlastním zpracováním dat

Tab. 10 Zaměstnavatelé s počtem zaměstnanců nad 1 000 v Olomouci

Tab. 11 Zaměstnavatelé s počtem zaměstnanců nad 1 000 v Olomouckém kraji mimo město Olomouc

Tab. 12 Početní a procentuální vyjádření celkové dojížděky do zaměstnání do Olomouce, vyjádřeno dle územních jednotek: okres, kraj, republika

Tab. 13 Početní a procentuální vyjádření celkové dojížděky do zaměstnání do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k zaměstnaným bydlícím v obci

Tab. 14 Obce s nejvyšším podílem a počtem celkové dojížděky k zaměstnaným bydlícím v obci

Tab. 15 Početní a procentuální vyjádření denní dojížděky do zaměstnání do Olomouce, vyjádřeno dle územních jednotek: okres, kraj, republika

Tab. 16 Početní a procentuální vyjádření denní dojížděky do zaměstnání do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k zaměstnaným bydlícím v obci

Tab. 17 Obce s nejvyšším podílem a počtem denní dojížděky k zaměstnaným bydlícím v obci

Tab. 18 Zastoupení dojíždějících do zaměstnání do Olomouce podle celkové a denní dojížděky v definovaných územích

Tab. 19 Početní a procentuální vyjádření celkové dojížděky do zaměstnání do Olomouce podle pohlaví, vyjádřeno dle územních jednotek: okres, kraj, republika

Tab. 20 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících mužského pohlaví do zaměstnání do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k zaměstnaným mužům bydlícím v obci. Celková dojíždka.

Tab. 21 Obce s nejvyšším podílem a počtem dojíždějících mužského pohlaví k zaměstnaným mužům bydlícím v obci

Tab. 22 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících ženského pohlaví do zaměstnání do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k zaměstnaným ženám bydlícím v obci. Celková dojíždka.

Tab. 23 Obce s nejvyšším podílem a počtem dojíždějících ženského pohlaví k zaměstnaným ženám bydlícím v obci

Tab. 24 Zastoupení dojíždějících do zaměstnání do Olomouce podle pohlaví v definovaných územích

Tab. 25 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících ve věku 15–24 let do zaměstnání do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k zaměstnaným ve věku 15–24 let bydlícím v obci. Celková dojíždka.

Tab. 26 Obce s nejvyšším podílem a počtem dojíždějících ve věku 15–24 let k zaměstnaným ve věku 15–24 let bydlícím v obci

Tab. 27 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících ve věku 25–29 let do zaměstnání do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k zaměstnaným ve věku 25–29 let bydlícím v obci. Celková dojíždka.

Tab. 28 Obce s nejvyšším podílem a počtem dojíždějících ve věku 25–29 let k zaměstnaným ve věku 25–29 let bydlícím v obci

Tab. 29 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících ve věku 30–39 let do zaměstnání do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k zaměstnaným ve věku 30–39 let bydlícím v obci. Celková dojíždka.

Tab. 30 Obce s nejvyšším podílem a počtem dojíždějících ve věku 30–39 let k zaměstnaným ve věku 30–39 let bydlícím v obci

Tab. 31 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících ve věku 40–49 let do zaměstnání do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k zaměstnaným ve věku 40–49 let bydlícím v obci. Celková dojíždka.

Tab. 32 Obce s nejvyšším podílem a počtem dojíždějících ve věku 40–49 let k zaměstnaným ve věku 40–49 let bydlícím v obci

Tab. 33 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících ve věku 50–59 let do zaměstnání do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k zaměstnaným ve věku 50–59 let bydlícím v obci. Celková dojíždka.

Tab. 34 Obce s nejvyšším podílem a počtem dojíždějících ve věku 50–59 let k zaměstnaným ve věku 50–59 let bydlícím v obci

Tab. 35 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících ve věku 60–64 let do zaměstnání do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k zaměstnaným ve věku 60–64 let bydlícím v obci. Celková dojíždka.

Tab. 36 Obce s nejvyšším podílem a počtem dojíždějících ve věku 60–64 let k zaměstnaným ve věku 60–64 let bydlícím v obci

Tab. 37 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících ve věku 65 a více let do zaměstnání do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k zaměstnaným ve věku 65 a více let bydlícím v obci. Celková dojíždka.

Tab. 38 Počet obcí v zónách dojížděkového zázemí podle věkových kategorií

Tab. 39 Počet dojíždějících v zónách dojížděkového zázemí podle věkových kategorií

Tab. 40 Hodnocené vzdělanostní kategorie

Tab. 41 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících se základním vzděláním, neukončeným základním vzděláním a bez vzdělání do zaměstnání do Olomouce k zaměstnaným se základním vzděláním, neukončeným základním vzděláním a bez vzdělání bydlícím v obci. Celková dojíždka.

Tab. 42 Obce s nejvyšším podílem a počtem dojíždějících se základním vzděláním k zaměstnaným se základním vzděláním bydlícím v obci

Tab. 43 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících se středním vzděláním bez maturity do zaměstnání do Olomouce k zaměstnaným se středním vzděláním bez maturity bydlícím v obci. Celková dojíždka.

Tab. 44 Obce s nejvyšším podílem a počtem dojíždějících se středním vzděláním bez maturity k zaměstnaným se středním vzděláním bez maturity bydlícím v obci

Tab. 45 Dělení dojíždějících do zaměstnání do Olomouce podle druhu dosaženého maturitního vzdělání

Tab. 46 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících se středním vzděláním s maturitou do zaměstnání do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících

k zaměstnaným se středním vzděláním s maturitou bydlícím v obci. Celková dojíždka.

Tab. 47 Obce s nejvyšším podílem a počtem dojíždějících se středním vzděláním s maturitou k zaměstnaným se středním vzděláním s maturitou bydlícím v obci

Tab. 48 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících s nástavbovým studiem včetně pomaturitního studia do zaměstnání do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k zaměstnaným s nástavbovým studiem včetně pomaturitního studia bydlícím v obci. Celková dojíždka.

Tab. 49 Obce s nejvyšším podílem a počtem dojíždějících s nástavbovým studiem včetně pomaturitního studia k zaměstnaným s nástavbovým studiem včetně pomaturitního studia bydlícím v obci

Tab. 50 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících s vyšším odborným vzděláním včetně absolutoria do zaměstnání do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k zaměstnaným s vyšším odborným vzděláním včetně absolutoria bydlícím v obci. Celková dojíždka.

Tab. 51 Obce s nejvyšším podílem a počtem dojíždějících s vyšším odborným vzděláním včetně absolutoria k zaměstnaným s vyšším odborným vzděláním včetně absolutoria bydlícím v obci

Tab. 52 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících s vysokoškolským vzděláním do zaměstnání do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k zaměstnaným s vysokoškolským vzděláním bydlícím v obci. Celková dojíždka.

Tab. 53 Obce s nejvyšším podílem a počtem dojíždějících s vysokoškolským vzděláním k zaměstnaným s vysokoškolským vzděláním bydlícím v obci

Tab. 54 Počet obcí v zónách dojíždčkového zázemí podle vzdělanostních kategorií

Tab. 55 Počet dojíždějících v zónách dojíždčkového zázemí podle vzdělanostních kategorií

Tab. 56 Hodnocené kategorie odvětví ekonomické činnosti

Tab. 57 Podíly odvětví ekonomické činnosti na dojíždce do Olomouce a v ČR

Tab. 58 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících v zemědělství, lesnictví a rybářství do zaměstnání do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících

k zaměstnaným pracujícím v zemědělství, lesnictví a rybářství bydlícím v obci. Celková dojíždka.

Tab. 59 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících v průmyslu do zaměstnání do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k zaměstnaným pracujícím v průmyslu bydlícím v obci. Celková dojíždka.

Tab. 60 Obce s nejvyšším podílem a počtem dojíždějících v průmyslu k zaměstnaným pracujícím v průmyslu bydlícím v obci

Tab. 61 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících ve stavebnictví do zaměstnání do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k zaměstnaným pracujícím ve stavebnictví bydlícím v obci. Celková dojíždka.

Tab. 62 Obce s nejvyšším podílem a počtem dojíždějících ve stavebnictví k zaměstnaným pracujícím ve stavebnictví bydlícím v obci

Tab. 63 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících ve velkoobchodu, maloobchodu a opravách motorových vozidel do zaměstnání do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k zaměstnaným pracujícím ve velkoobchodu, maloobchodu a opravách motorových vozidel bydlícím v obci. Celková dojíždka.

Tab. 64 Obce s nejvyšším podílem a počtem dojíždějících ve velkoobchodu, maloobchodu a opravách motorových vozidel k zaměstnaným pracujícím ve velkoobchodu, maloobchodu a opravách motorových vozidel bydlícím v obci

Tab. 65 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících v dopravě a skladování do zaměstnání do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k zaměstnaným pracujícím v dopravě a skladování bydlícím v obci. Celková dojíždka.

Tab. 66 Obce s nejvyšším podílem a počtem dojíždějících v dopravě a skladování k zaměstnaným pracujícím v dopravě a skladování bydlícím v obci

Tab. 67 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících ve vzdělávání do zaměstnání do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k zaměstnaným pracujícím ve vzdělávání bydlícím v obci. Celková dojíždka.

Tab. 68 Obce s nejvyšším podílem a počtem dojíždějících ve vzdělávání k zaměstnaným pracujícím ve vzdělávání bydlícím v obci

Tab. 69 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících ve zdravotnictví a sociální péči do zaměstnání do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k zaměstnaným pracujícím ve zdravotnictví a sociální péči bydlícím v obci. Celková dojíždka.

Tab. 70 Obce s nejvyšším podílem a počtem dojíždějících ve zdravotnictví a sociální péči k zaměstnaným pracujícím ve zdravotnictví a sociální péči bydlícím v obci

Tab. 71 Počet obcí v zónách dojížděkového zázemí podle odvětví ekonomické činnosti

Tab. 72 Počty dojíždějících ve spádovém území dle odvětví ekonomické činnosti, souhrn

Tab. 73 Srovnání počtu škol mezi velkými městskými centry na Moravě a Prahou

Tab. 74 Počty škol podle základního dělení v Olomouckém kraji a v Olomouci

Tab. 75 Počty škol podle základního rozdělení v České republice, srovnání mezi kraji

Tab. 76 Početní a procentuální vyjádření celkové dojížděky do škol do Olomouce, vyjádřeno dle územních jednotek: okres, kraj, republika

Tab. 77 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících do škol do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k žákům a studentům bydlícím v obci. Celková dojížděka.

Tab. 78 Obce s nejvyšším podílem a počtem dojíždějících do škol k žákům a studentům bydlícím v obci

Tab. 79 Početní a procentuální vyjádření denní dojížděky do škol do Olomouce, vyjádřeno dle územních jednotek: okres, kraj, republika

Tab. 80 Početní a procentuální vyjádření denně dojíždějících do škol do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k žákům a studentům bydlícím v obci. Denní dojížděka.

Tab. 81 Obce s nejvyšším podílem a počtem dojíždějících do škol k žákům a studentům bydlícím v obci

Tab. 82 Zastoupení dojíždějících do škol ve vybraných územních jednotkách. Celková a denní dojížděka

Tab. 83 Početní a procentuální vyjádření dojížděky do škol do Olomouce ve věku 6–14 let, vyjádřené dle územních jednotek: okres, kraj, republika. Celková dojížděka.

Tab. 84 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících do škol ve věku 6–14 let do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k žákům a studentům ve věku 6–14 let bydlícím v obci. Celková dojížděka.

Tab. 85 Obce s nejvyšším podílem a počtem dojíždějících do škol ve věku 6–14 let k žákům a studentům ve věku 6–14 let bydlícím v obci

Tab. 86 Početní a procentuální vyjádření dojížděky do škol do Olomouce ve věku 15 a více let, vyjádřeno dle územních jednotek: okres, kraj, republika. Celková dojížděka.

Tab. 87 Početní a procentuální vyjádření dojíždějících do škol ve věku 15 a více let do Olomouce podle zón dle podílu dojíždějících k žákům a studentům ve věku 15 a více let bydlícím v obci. Celková dojížděka.

Tab. 88 Obce s nejvyšším podílem a počtem dojíždějících do škol ve věku 15 a více let k žákům a studentům ve věku 15 a více let bydlícím v obci

12. Seznam obrázků

Obr. 1 Vymezení kompaktního města Olomouc, vlevo administrativně, vpravo pomocí GIS vrstvy budov (převzato z Halás, Roubínek, Kladivo, 2012)

Obr. 2 Rozložení dojíždějících do Olomouce – celková dojíždka do zaměstnání, vyjádřeno dle územních jednotek: okres, kraj, republika

Obr. 3 Dojíždčkové zázemí Olomouce, celková dojíždka do zaměstnání k zaměstnaným bydlícím v obci

Obr. 4 Dojíždčkové zázemí Olomouce v ČR, celková dojíždka do zaměstnání k zaměstnaným bydlícím v obci

Obr. 5 Počet dojíždějících do zaměstnání do Olomouce v ČR, celková dojíždka

Obr. 6 Rozložení dojíždějících do Olomouce – denní dojíždka do zaměstnání, vyjádřeno dle územních jednotek: okres, kraj, republika

Obr. 7 Dojíždčkové zázemí Olomouce, denní dojíždka do zaměstnání k zaměstnaným bydlícím v obci

Obr. 8 Počet dojíždějících do zaměstnání do Olomouce v ČR, denní dojíždka

Obr. 9 Funkce vzdálenosti, porovnání celkové a denní dojíždky do zaměstnání do Olomouce k zaměstnaným bydlícím v obci

Obr. 10 Podíl mužů a žen dojíždějících do zaměstnání do Olomouce

Obr. 11 Dojíždčkové zázemí Olomouce, muži. Celková dojíždka k zaměstnaným mužům bydlícím v obci.

Obr. 12 Dojíždčkové zázemí Olomouce, ženy. Celková dojíždka k zaměstnaným ženám bydlícím v obci.

Obr. 13 Funkce vzdálenosti, porovnání celkové dojíždky podle pohlaví k zaměstnaným mužům a ženám bydlícím v obci

Obr. 14 Obce s vyšším podílem dojíždějících podle pohlaví k zaměstnaným mužům a ženám bydlícím v obci

Obr. 15 Podíl věkových kategorií dojíždějících do zaměstnání do Olomouce

Obr. 16 Podíl věkových kategorií dojíždějících do zaměstnání v ČR

Obr. 17 Dojíždčkové zázemí Olomouce, věková kategorie 15–24 let. Celková dojíždka k zaměstnaným ve věku 15–24 let bydlícím v obci.

Obr. 18 Funkce vzdálenosti pro dojíždku ve věku 15–24 let k zaměstnaným ve věku 15–24 let bydlícím v obci

Obr. 19 Dojíždčkové zázemí Olomouce, věková kategorie 25–29 let. Celková dojíždka k zaměstnaným ve věku 25–29 let bydlícím v obci

Obr. 20 Funkce vzdálenosti pro dojížděku ve věku 25–29 let k zaměstnaným ve věku 25–29 let bydlícím v obci

Obr. 21 Dojížděkové zázemí Olomouce, věková kategorie 30–39 let. Celková dojížděka k zaměstnaným ve věku 30–39 let bydlícím v obci

Obr. 22 Funkce vzdálenosti pro dojížděku ve věku 30–39 let k zaměstnaným ve věku 30–39 let bydlícím v obci

Obr. 23 Dojížděkové zázemí Olomouce, věková kategorie 40–49 let. Celková dojížděka k zaměstnaným ve věku 40–49 let bydlícím v obci.

Obr. 24 Funkce vzdálenosti pro dojížděku ve věku 40–49 let k zaměstnaným ve věku 40–49 let bydlícím v obci

Obr. 25 Dojížděkové zázemí Olomouce, věková kategorie 50–59 let. Celková dojížděka k zaměstnaným ve věku 50–59 let bydlícím v obci.

Obr. 26 Funkce vzdálenosti pro dojížděku ve věku 50–59 let k zaměstnaným ve věku 50–59 let bydlícím v obci

Obr. 27 Dojížděkové zázemí Olomouce, věková kategorie 60–64 let. Celková dojížděka k zaměstnaným ve věku 60–64 let bydlícím v obci

Obr. 28 Funkce vzdálenosti pro dojížděku ve věku 60–64 let k zaměstnaným ve věku 60–64 let bydlícím v obci

Obr. 29 Dojížděkové zázemí Olomouce, věková kategorie 65 a více let. Celková dojížděka k zaměstnaným ve věku 65 a více let bydlícím v obci.

Obr. 30 Obce s nejvyšším podílem dojíždějících podle věku k zaměstnaným v odpovídajícím věku bydlícím v obci

Obr. 31 Podíl vzdělanostních skupin dojíždějících do zaměstnání do Olomouce

Obr. 32 Podíl vzdělanostních skupin dojíždějících do zaměstnání v České Republice

Obr. 33 Dojížděkové zázemí Olomouce, základní vzdělání, neukončené základní vzdělání a bez vzdělání. Celková dojížděka k zaměstnaným se základním vzděláním, neukončeným základním vzděláním a bez vzdělání bydlícím v obci.

Obr. 34 Funkce vzdálenosti pro dojížděku u základního vzdělání k zaměstnaným se základním vzděláním bydlícím v obci

Obr. 35 Dojížděkové zázemí Olomouce, střední vzdělání bez maturity. Celková dojížděka k zaměstnaným s vyučením bydlícím v obci.

Obr. 36 Funkce vzdálenosti pro dojížděku u středního vzdělání bez maturity k zaměstnaným se středním vzděláním bez maturity bydlícím v obci

Obr. 37 Dojížděkové zázemí Olomouce, střední vzdělání s maturitou. Celková dojížděka k zaměstnaným se středním vzděláním s maturitou bydlícím v obci.

Obr. 38 Funkce vzdálenosti pro dojížděku u středního vzdělání s maturitou k zaměstnaným se středním vzděláním s maturitou bydlícím v obci

Obr. 39 Dojížděkové zázemí Olomouce, nástavbové studium včetně pomaturitního studia. Celková dojížděka k zaměstnaným s nástavbovým studiem včetně pomaturitního studia bydlícím v obci.

Obr. 40 Funkce vzdálenosti pro dojížděku u nástavbového studia včetně pomaturitního studia k zaměstnaným s nástavbovým studiem včetně pomaturitního studia bydlícím v obci

Obr. 41 Dojížděkové zázemí Olomouce, vyšší odborné vzdělání včetně absolutoria. Celková dojížděka k zaměstnaným s vyšším odborným vzděláním bydlícím v obci.

Obr. 42 Funkce vzdálenosti pro dojížděku u vyššího odborného vzdělání včetně absolutoria k zaměstnaným s vyšším odborným vzděláním včetně absolutoria bydlícím v obci

Obr. 43 Dojížděkové zázemí Olomouce, vysokoškolské vzdělání. Celková dojížděka k zaměstnaným s vysokoškolským vzděláním bydlícím v obci.

Obr. 44 Funkce vzdálenosti pro dojížděku u vysokoškolského vzdělání k zaměstnaným s vysokoškolským vzděláním bydlícím v obci

Obr. 45 Obce s nejvyšším podílem dojíždějících podle vzdělání k zaměstnaným s odpovídajícím vzděláním bydlícím v obci

Obr. 46 Podíl kategorií odvětví ekonomické činnosti dojíždějících do zaměstnání do Olomouce

Obr. 47 Podíl kategorií odvětví ekonomické činnosti dojíždějících do zaměstnání v ČR

Obr. 48 Dojížděkové zázemí Olomouce, odvětví zemědělství, lesnictví a rybářství. Celková dojížděka k zaměstnaným pracujícím v zemědělství, lesnictví a rybářství bydlícím v obci.

Obr. 49 Funkce vzdálenosti pro dojížděku v zemědělství, lesnictví a rybářství k zaměstnaným pracujícím v zemědělství, lesnictví a rybářství bydlícím v obci

Obr. 50 Dojížděkové zázemí Olomouce, odvětví průmyslu. Celková dojížděka k zaměstnaným pracujícím v průmyslu bydlícím v obci.

- Obr. 51** Funkce vzdálenosti pro dojíždku v průmyslu k zaměstnaným pracujícím v průmyslu bydlícím v obci
- Obr. 52** Dojíždkové zázemí Olomouce, odvětví stavebnictví. Celková dojíždka k zaměstnaným pracujícím ve stavebnictví bydlícím v obci.
- Obr. 53** Funkce vzdálenosti pro dojíždku ve stavebnictví k zaměstnaným pracujícím ve stavebnictví bydlícím v obci
- Obr. 54** Dojíždkové zázemí Olomouce, odvětví velkoobchodu, maloobchodu a oprav motorových vozidel. Celková dojíždka k zaměstnaným pracujícím ve velkoobchodu, maloobchodu a opravách motorových vozidel bydlícím v obci.
- Obr. 55** Funkce vzdálenosti pro dojíždku ve velkoobchodu, maloobchodu a opravách motorových vozidel k zaměstnaným pracujícím ve velkoobchodu, maloobchodu a opravách motorových vozidel bydlícím v obci
- Obr. 56** Dojíždkové zázemí Olomouce, odvětví dopravy a skladování. Celková dojíždka k zaměstnaným pracujícím v dopravě a skladování bydlícím v obci.
- Obr. 57** Funkce vzdálenosti pro dojíždku v dopravě a skladování k zaměstnaným pracujícím v dopravě a skladování bydlícím v obci
- Obr. 58** Dojíždkové zázemí Olomouce, odvětví vzdělávání. Celková dojíždka k zaměstnaným pracujícím ve vzdělávání bydlícím v obci.
- Obr. 59** Funkce vzdálenosti pro dojíždku ve vzdělávání k zaměstnaným pracujícím ve vzdělávání bydlícím v obci
- Obr. 60** Dojíždkové zázemí Olomouce, odvětví zdravotnictví a sociální péče. Celková dojíždka k zaměstnaným pracujícím ve zdravotnictví a sociální péči bydlícím v obci.
- Obr. 61** Funkce vzdálenosti pro dojíždku ve zdravotnictví a sociální péči k zaměstnaným pracujícím ve zdravotnictví a sociální péči bydlícím v obci
- Obr. 62** Obce s nejvyšším podílem dojíždějících podle odvětví ekonomické činnosti k zaměstnaným pracujícím v odpovídajícím odvětví bydlícím v obci
- Obr. 63** Rozložení dojíždějících do Olomouce – celková dojíždka do škol, vyjádřeno dle územních jednotek: okres, kraj, republika
- Obr. 64** Dojíždkové zázemí Olomouce v ČR, celková dojíždka do škol k žákům a studentům bydlícím v obci
- Obr. 65** Dojíždkové zázemí Olomouce, celková dojíždka do škol k žákům a studentům bydlícím v obci
- Obr. 66** Počet dojíždějících do Olomouce do škol. Celková dojíždka.

Obr. 67 Rozložení dojíždějících do Olomouce – denní dojíždka do škol, vyjádřeno dle územních jednotek: okres, kraj, republika

Obr. 68 Dojíždčkové zázemí Olomouce, denní dojíždka do škol k žákům a studentům bydlícím v obci

Obr. 69 Obce s vyšším podílem dojíždějících, denní a nedenní dojíždka do škol k žákům a studentům bydlícím v obci

Obr. 70 Funkce vzdálenosti, porovnání celkové a denní dojíždky do škol k žákům a studentům bydlícím v obci

Obr. 71 Rozložení dojíždějících do Olomouce – dojíždka do škol ve věku 6–14 let, vyjádřeno dle územních jednotek: okres, kraj, republika

Obr. 72 Dojíždčkové zázemí Olomouce, dojíždka do škol ve věku 6–14 let. Celková dojíždka k žákům a studentům ve věku 6–14 let bydlícím v obci.

Obr. 73 Funkce vzdálenosti pro dojíždku do škol ve věku 6–14 let k žákům a studentům ve věku 6–14 let bydlícím v obci

Obr. 74 Rozložení dojíždějících do Olomouce – dojíždka do škol ve věku 15 a více let, vyjádřeno dle územních jednotek: okres, kraj, republika

Obr. 75 Dojíždčkové zázemí Olomouce, v ČR. Dojíždka ve věku 15 a více let. Celková dojíždka k žákům a studentům ve věku 15 a více let bydlícím v obci.

Obr. 76 Dojíždčkové zázemí Olomouce, dojíždka do škol ve věku 15 a více let. Celková dojíždka k žákům a studentům ve věku 15 a více let bydlícím v obci.

Obr. 77 Funkce vzdálenosti pro dojíždku do škol ve věku 15 a více let k žákům a studentům ve věku 15 a více let bydlícím v obci

Obr. 78 Obce s vyšším podílem dojíždějících do škol podle věkových skupin k žákům a studentům v odpovídajícím věku bydlícím v obci

11. Národnost <i>Uvedení údaje není povinné. Je možné uvést dvě národnosti.</i>							
12. Náboženská víra <i>Uvedení údaje není povinné. Při uvádění církve nebo náboženské společnosti registrované v ČR uveďte název dle vysvětlivek. věřící - hlásící se k církvi, náboženské společnosti ● uveďte ke které ↓</i>							
věřící - nehlásící se k žádné církvi ani náboženské společnosti ●		bez náboženské víry ●					
13. Nejvyšší ukončené vzdělání <i>Uvedou osoby 15leté a starší.</i>							
bez vzdělání ●	úplně střední všeobecné (s maturitou) ●	bakalářské (Bc., BcA.) ●					
neukončené základní vzdělání ●	úplně střední odborné (s maturitou) ●	magisterské (Ing., MUDr., JUDr., PhDr., Mgr. aj.) ●					
základní vzdělání ●	nástavbové studium (vč. pomaturitního studia) ●	doktorské (Ph.D., ThD., DrSc., CSc.) ●					
střední vč. vyučení (bez maturity) ●	vyšší odborné vzdělání (absolutorium) ●						
14. Obor vzdělání <i>Uvedou osoby s vyšším než základním vzděláním (viz vysvětlivky).</i>							
15. Počet živě narozených dětí celkem <i>Uvedou pouze ženy 15leté a starší.</i>		žádné	jedno	dvě	více	→ uveďte počet dětí	
16. Počet živě narozených dětí v současném (posledním) manželství <i>Uvedou pouze ženy vdané, rozvedené nebo ovdovělé.</i>		žádné	jedno	dvě	více	→ uveďte počet dětí	
17. Ekonomická aktivita							
ZAMĚSTNANÍ:	zaměstnanci, zaměstnavatelé, samostatně činní, pomáhající ●	pracující studenti a učni ●					
	ženy na mateřské dovolené (28 nebo 37 týdnů), pokud před nástupem pracovaly ●	pracující důchodci ●					
NEZAMĚSTNANÍ:	hledající první zaměstnání ●	ostatní nezaměstnaní ●					
EKONOMICKY NEAKTIVNÍ:	nepracující důchodci ●	ostatní s vlastním zdrojem obživy ●					
NEAKTIVNÍ:	žáci, studenti, učni ●	osoby v domácnosti, děti předškolního věku, ostatní závislé osoby ●					
Otázky č. 18, 19 a 20 vyplňují zaměstnaní podle současného a nezaměstnaní podle posledního zaměstnání. Ekonomicky neaktivní žáci, studenti a učni pokračují otázkou č. 21. Hledající první zaměstnání a ostatní ekonomicky neaktivní již další otázky nevyplňují.							
18. Zaměstnání							
19. Postavení v zaměstnání							
zaměstnanci ●	podnikatelé bez zaměstnanců (OSVČ) ●	pomáhající rodinní příslušníci ●					
podnikatelé se zaměstnanci (zaměstnavatelé) ●	členové produkčních družstev ●						
20. Odvětví ekonomické činnosti <i>Uveďte název podle hlavní činnosti zaměstnavatele (viz vysvětlivky).</i>							
Otázky č. 21, 22, 23 a 24 o dojízdě/docházce do zaměstnání nebo školy vyplňují pouze zaměstnaní a žáci, studenti a učni. Pracující studenti a učni vyplňují údaje podle dojízdě/docházky do školy.							
21. Místo pracoviště nebo školy		na stejné adrese, jaká je v záhlaví formuláře ●		jinde v České republice ●		uveďte kde ↓	
okres							
obec							
č.p./č.o.	/	ulice					
v jiném státě ●	uveďte název ↓					zaměstnaní bez stálého pracoviště ●	
O každodenní dojízdě nebo docházce do zaměstnání nebo školy uveďte:							
22. Dopravní prostředek <i>Uveďte dopravní prostředek/prostředky, které obvykle používáte při jedné cestě do zaměstnání nebo školy.</i>							
autobus (kromě MHD) ●	automobil - spolucestující ●	motocykl ●					
městská hromadná doprava ●	vlak ●	jiný ●					
automobil - řidič ●	kolo ●	žádný (pouze pěšky) ●					
23. Doba trvání dojízdě/docházky <i>Uveďte, jak dlouho Vám trvá jedna cesta do zaměstnání nebo školy.</i>							
do 14 min. ●	15 - 29 min. ●	30 - 44 min. ●	45 - 59 min. ●	60 - 89 min. ●	90 a více min. ●		
Uveďte, jak často dojíždíte z obce svého bydliště do obce pracoviště:							
24. Frekvence dojízdě do místa pracoviště nebo školy		denně ●	týdně ●	1 - 2x měsíčně ●	jinak ●		
Datum, jméno a příjmení osoby, která formulář vyplnila				DĚKUJEME VÁM ZA VYPLNĚNÍ SČÍTACÍHO LISTU OSOBY			