

5. ZÁVĚR

Ačkoliv data o dojíždce ze SLDB 2001 nejsou z důvodu metodických a územních změn plně srovnatelná s údaji z předchozích sčítání, přesto mají zjištěné výsledky velkou vypovídací schopnost a jsou prvními zjišťovanými od nového územně - právního uspořádání, tedy od nově vzniklého Zlínského kraje.

Vyjíždka za prací od roku 1991 celkově ve Zlínském kraji i všech jeho okresech poklesla a to důsledkem jejího snížení do jiné obce okresu. I přesto je podíl vyjíždějících do jiných obcí okresu největším mezi kraji České republiky. Vyjíždka z obcí Zlínského kraje do jiných okresů kraje, do jiného kraje i do zahraničí ve sledovaném období vzrostla. V rámci kraje je celková vyjíždka nejvyšší v okrese Uherské Hradiště.

Rovněž se snížila **dojíždka za prací** do obcí Zlínského kraje v důsledku jejího poklesu z jiné obce okresu. I tak je tato dojíždka druhou nejvyšší v republice po kraji Vysočina. Zlín je okresem s nejvyšší celkovou dojíždkou i nejvyšší dojíždkou do okresu v kraji.

Saldo dojíždky Zlínského kraje za prací je záporné, pozitivním skutečností je jeho pokles od roku 1980 o jednu pětinu. Jediným okresem Zlínského kraje s kladným, i když klesajícím saldem dojíždky, je Zlín. Nejvyšší záporné saldo si udržuje okres Uherské Hradiště, záporná salda dojíždky okresů Kroměříž a Vsetín se ještě více zvýšila.

Intenzitu vyjíždky za prací má Zlínský kraj druhou nejvyšší v ČR za Středočeským krajem. Okresem s nejvyšší intenzitou v kraji je Uherské Hradiště a s nejnižší Zlín. Intenzita vyjíždky u mužů je o 8,4 procentních bodů vyšší než u žen a jejich rozdíl odpovídá republikovému průměru. Intenzita vyjíždky za prací klesá s rostoucí velikostí obce a vzrůstajícím věkem vyjíždějících.

Při srovnání obsazených pracovních míst na 1 000 zaměstnaných obyvatel podle nejvyššího ukončeného vzdělání klesá jejich počet s rostoucím stupněm vzdělání. Lze konstatovat, že u velkých center dojíždky (kterých je ve Zlínském kraji celkově 20) jsou vyšší podíly osob s vyšším vzděláním (tj. středním s maturitou a vyšším, vysokoškolským) a zároveň nižší podíly se vzděláním nižším (tj. učňovským a středním bez maturity, základním a bez vzdělání), než činí krajský průměr.

Jednoznačně nejvíce osob z obcí Zlínského kraje vyjíždí za prací do odvětví průmyslu. Ve srovnání s rokem 1991 poklesla vyjíždka především do zemědělství a lesnictví (pokles byl více jak třičtvrtinový). Pouze do odvětví obchodu a odvětví zahrnující školství, zdravotnictví a sociální činnosti nastal (i když ne příliš významný) růst.

Z vyjíždějících v rámci ČR jich 84,3 % vyjíždí denně, 4,9 % týdně. Průměrný čas strávený na cestě z obcí Zlínského kraje dosáhl 33 minut a uvnitř obce 17 minut.

V roce 2001 cestovalo více jak 40 % vyjíždějících do jiné obce ČR za prací autobusem. V převážné většině se jednalo o dopravu pouze autobusem, jen z malé části o kombinaci autobusu s vlakem či MHD. Autem jako řidič nebo spolucestující jezdila čtvrtina vyjíždějících. Zatímco žen cestovalo autobusem (včetně kombinace s vlakem a MHD) 55,4 % a autem jen 13,0 %, u 34,2 % vyjíždějících mužů se stal nejpoužívanějším dopravním prostředkem automobil (jako řidič i spolucestující) a jen 30,2 % mužů používalo k cestě do zaměstnání autobus (opět včetně kombinací s vlakem a MHD).

Na základě dat o dojíždce za prací v roce 2001 bylo ve Zlínském kraji vytvořeno 12 **pracovních mikroregionů** kolem největších center dojíždky, tzv. jader pracovních mikroregionů. Ani jeden pracovní mikroregion není plně totožný se správním obvodem bce s rozšířenou působností. Mezi pracovními mikroregiony jsou značné rozdíly nejen z hlediska jejich velikosti (nejmenší holešovský je rozlohou 6,5x menší než zlínský), ale i z hlediska počtu pracovních míst v regionu. Zlínský mikroregion má 15x více obsazených pracovních míst než slavičinský, který je na ně nejchudší.

V průměru se **jádra pracovních mikroregionů** podílejí jednou polovinou na počtu obyvatel a dvěma třetinami na pracovních příležitostech v mikroregionech.

Pouze tři pracovní mikroregiony Zlínského kraje mají kladné saldo dojíždky za prací – Zlín, Valašské Meziříčí a Otrokovice. Jsou to zároveň mikroregiony s největším počtem pracovních příležitostí na 1 000 bydlících zaměstnaných osob. Největší záporné saldo dojíždky za prací má mikroregion Uherský Brod. Saldo dojíždky za prací v jádrech mikroregionů jsou kladná s výjimkou Slavičína.

Srovnáme-li počet pracovních příležitostí na 1 000 zaměstnaných v roce 2001 s rokem 1991 v jádrech mikroregionů, pak pracovní situace se nejvíce zhoršila v jádrech Slavičína, Holešova, Valašských Klobouk, Vsetína a Uherského Brodu. Naopak jejich počet významně vzrostl v jádrech Uherského Hradiště a Kroměříže.

Přední místa v počtu vyjíždějících osob za prací zaujímaly v roce 2001 nejsilnější mikroregiony (tj. mimo jiné s nejvyšším počtem obyvatel) – Zlín, Uherské Hradiště, Kroměříž a Vsetín. Intenzita vyjížděky za prací vyjádřená podílem vyjíždějících na počtu bydlících zaměstnaných osob byla druhou nejvyšší krajskou intenzitou po kraji Středočeském.

Značně rozdílná je i vyjížděka za prací z jádra jednotlivých mikroregionů. Nejnižší vyjížděka do zázemí mikroregionu byla zjištěna v Holešově, naopak nejvyšší v Uherském Hradišti. Rozdíl mezi nimi je téměř 57 procentních bodů.

Největší dojížděkové proudy s 1 000 a více dojíždějícími jsou ve Zlínském kraji z Uherského Hradiště do Starého Města, z Kunovic do Uherského Hradiště, z Otrokovic do Zlína a v opačném směru ze Zlína do Otrokovic. Protisměrný proud mezi Zlínem a Otrokovicemi má téměř 5 tis. dojíždějících a v republice se větší nachází již jen v Ústeckém kraji mezi Litvínovem a Mostem.

Počet **vyjíždějících do škol** se od předchozího sčítání v roce 1991 zvýšil a zvýšení bylo největší v okrese Zlín. Vyjížděka z obce do škol vzrostla pouze vlivem vzrůstu vyjížděky do jiných okresů kraje. Vzrostla také **dojížděka do škol** Zlínského kraje, ale jen do obcí okresu Uherské Hradiště a Kroměříž. Nárůst způsobila především rostoucí dojížděka z jiných okresů kraje. Krajskou úroveň intenzity vyjížděky převyšují okresy Kroměříž a Uherské Hradiště a mezi intenzitou vyjížděky mužů a žen nejsou podstatné rozdíly.

Denní vyjížděka představuje 71,7 % celkové vyjížděky z obcí Zlínského kraje do škol v rámci ČR a jedenkrát týdně vyjíždí pětina žáků, studentů a učňů. Průměrný čas strávený denní vyjížděkou do škol z obce bydliště byl v kraji 34 minut, při vyjížděce v obci 14 minut.

Celkové saldo dojížděky do škol Zlínského kraje v rámci ČR do jiných krajů je záporné a po Středočeském kraji a kraji Vysočina je třetím největším mezi kraji České republiky. Záporné saldo denní dojížděky je mnohem menší a způsobují ho pouze dva okresy – Kroměříž a Uherské Hradiště. Výrazné kladné saldo denní dojížděky má Zlínský okres.

Více jak polovina vyjíždějících využívala jako dopravní prostředek (samostatně nebo v kombinaci s vlakem a MHD) autobus. Dalšími nejčastěji používanými dopravními prostředky (a to opět jak samostatně tak včetně kombinace s jiným dopravním prostředkem) byly shodně městská hromadná doprava a vlak.

Největším **centrem dojížděky** do škol z hlediska počtu dojíždějících je krajské město Zlín. Centrem s nejvyšším saldem dojížděky a zároveň centrem s druhým největším počtem dojíždějících za vzděláním je město Kroměříž. Podle počtu obsazených míst ve školách je na prvním místě jednoznačně Zlín, s velkým odstupem za ním je Kroměříž. V počtu obsazených míst ve školách na 1 000 žáků, studentů a učňů se dostávají do popředí centra dojížděky Bystřice pod Hostýnem, Kroměříž a Vizovice, město Zlín je v tomto hodnocení až desáté.

Bilance celkové dojížděky a vyjížděky do jiných krajů je u Zlínského kraje záporná a je šestá nejvyšší mezi kraji. Zlínský kraj měl v roce 2001 kladné saldo pouze s krajem Vysočina vlivem kladného salda dojížděky do škol. Největší záporné saldo dojížděky měl kraj k Hlavnímu městu Praze a to vlivem velkého podílu dojížděky za prací.

Ve výše uvedených výsledcích vyjížděky a dojížděky do zaměstnání a škol zjištěných při sčítání lidu, domů a bytů v roce 2001 a v jejich srovnání s obdobným sčítáním v roce 1991 se promítají změny, ke kterým došlo ve vývoji naší společnosti za posledních deset let a to jak v oblasti demografické, tak i sociální a ekonomické. Tyto změny se ve Zlínském kraji projeví ve všech typech dojížděky a vyjížděky, v jejich intenzitě, v zastoupení jednotlivých odvětví ekonomické činnosti i podle pohlaví, věku a vzdělání osob. Výsledky posledního sčítání poskytují zároveň cenné informace a nové pohledy na dojížděku a vyjížděku za prací a vzděláním i z hlediska druhu používané přepravy, ale také vzájemné srovnání jednotlivých mikroregionů a center dojížděky.