

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI
PŘÍRODOVĚDECKÁ FAKULTA

Katedra geografie

Bc. Patrik Hofmeister

MOBILITA OBYVATELSTVA VE ZLÍNSKÉM KRAJI

Diplomová práce

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

Olomouc 2018

Bibliografický záznam

Autor (osobní číslo): Bc. Patrik Hofmeister (R160110)
Studijní obor: Regionální geografie
Název práce: Mobilita obyvatelstva ve Zlínském kraji
Title of thesis: Mobility of inhabitants in Zlín region
Vedoucí práce: doc. RNDr. Marián Halás, Ph.D.
Rozsah práce: 92 stran

Abstrakt: Diplomová práce se zabývá prostorovou mobilitou obyvatelstva ve Zlínském kraji. Práce je rozdělena na část teoretickou a část praktickou část. Práce se zaměřuje na tři základní typy prostorové mobility obyvatelstva, kterými jsou migrace, dojíždka do zaměstnání a dojíždka do škol. V první části vyhodnocuje obecná teoretická východiska a stručný vývoj jednotlivých pohybů, zatímco v praktické části vyhodnocuje konkrétní prostorové vzorce na území kraje. Základní sledovanou jednotkou je pak obec.

Klíčová slova: mobilita, migrace, dojíždka, Zlínský kraj

Abstract: The diploma thesis deals with the spatial mobility of the inhabitants in the Zlín region. The thesis is divided into the part theoretical and part practical. The work focuses on the three basic types of spatial mobility of the population: migration, commuting workers and school commuting. In the first part, it evaluates the general theoretical starting points and the brief development of the individual movements, whereas in the practical part it evaluates the specific spatial formulas in the region. The basic unit is the municipality.

Keywords: mobility, migration, commuting, Zlín Region

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI
Přirodovědecká fakulta
Akademický rok: 2016/2017

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE (PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Patrik HOFMEISTER**
Osobní číslo: **R160110**
Studijní program: **N1301 Geografie**
Studijní obor: **Regionální geografie**
Název tématu: **Mobilita obyvatelstva ve Zlínském kraji**
Zadávající katedra: **Katedra geografie**

Zásady pro vypracování:

Cílem diplomové práce bude vyhodnocení prostorových vzorců všech forem a směrů mobility obyvatelstva na území Zlínského kraje.

Jako formy mobility budou brány dojíždkové (dojíždka do zaměstnání i dojíždka do škol), migrační a příp. i dopravní toky. Směry, resp. úrovněmi, mobility jsou myšlené mobilita nodální (do center) a odstředivá (z center), mobilita mezi regionálními centry Zlínského kraje, příp. mobilita tangenciální (nemusí být součástí práce). Jako doplnění práce budou vyhodnoceny růstové typy obcí Zlínského kraje a jejich souvislost s hlavními migračními proudy.

Kromě prostorového aspektu bude součástí práce i analýza časového vývoje mobility ve Zlínském kraji, a pokud to bude možné i naznačení a rozlišení hierarchických úrovní jednotlivých forem mobility.

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

Seznam odborné literatury:

Čermák, Z., Hampl, M., Müller, J. 2009. Současné tendence vývoje obyvatelstva metropolitních areálů v Česku: dochází k významnému obratu? *Geografie Sborník ČGS 114 (1)*, 37-51.

Drbohlav, D., Čermák, Z. 2005. Population migration and mobility in the current Czech Republic reflections on some conceptual frameworks. *Acta Universitatis Carolinae Geographical 37*, 11-26.

Halás, M., Klapka, P., Kladiivo, P. 2014. Distance-decay functions for daily travel-to-work flows. *Journal of Transport Geography 35*, 107-119.

Halás, M., Klapka, P., Tonev, P. 2016. The use of migration data to define functional regions: the case of the Czech Republic. *Applied Geography 76*, 98-105.

Hampl, M. 2005. Geografická organizace společnosti v České republice: transformační procesy a jejich obecný kontext. Praha, Univerzita Karlova.

Hampl, M., Gardavský, V., Kühnl, K. 1987. Regionální struktura a vývoj systému osídlení ČSR. Praha, Univerzita Karlova.

Klapka, P., Halás, M., Erlebach, M., Tonev, P., Bednář, M. 2014. A multistage agglomerative approach for defining functional regions of the Czech Republic: the use of 2001 commuting data. *Moravian Geographical Reports 22 (4)*, 2-13.

Kostecký, T., Čermák, D. 2004. Metropolitan areas in the Czech Republic. Definitions, basic characteristics, patterns of suburbanisation and their impact on political behaviour. In: *Sociologické studie/Sociological Studies, Vol. 04 (03)*. Prague: Institute of Sociology,

Toušek, V., Kunc, J., Vystoupil, J. (eds.) 2008. *Ekonomická a sociální geografie*. Plzeň, Aleš Čeněk.

- další BP a DP z Katedry geografie UPOL

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

Datum zadání diplomové práce: 30. srpna 2017
Termín odevzdání diplomové práce: 10. dubna 2018

L.S.

prof. RNDr. Ivo Frábort, CSc., Ph.D.
děkan

doc. RNDr. Marián Halás, Ph.D.
vedoucí katedry

V Olomouci dne 30. srpna 2017

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracoval samostatně a použil jsem pouze uvedené zdroje a literaturu.

V Olomouci dne 18. 4. 2018

vlastnoruční podpis

Děkuji vedoucímu práce doc. RNDr. Mariánu Halásovi, Ph.D., za odborné vedení diplomové práce, poskytování rad, vstřícnost a trpělivost.

Obsah

1 Úvod a cíle práce	9
2 Teoretická východiska prostorové mobility obyvatelstva	9
2. 1 Formy prostorové mobility obyvatelstva.....	10
2. 2 Směřování a vývoj prostorové mobility obyvatelstva	13
2. 3 Migrace obyvatelstva.....	13
2. 3. 1 Migrační teorie v obecné rovině – přístupy ke studiu migrace.....	14
2. 3. 2 Migrace ve vztahu k vývoji systému osídlení (teorie stádií měst a diferenciální urbanizace).....	16
3 Vývoj vnitřní migrace v ČR	20
3. 1 Vývoj vnitřní migrace v letech 1945-1989.....	20
3. 2 Vývoj vnitřní migrace v devadesátých letech 20. století.....	21
3. 3 Vývoj vnitřní migrace od konce devadesátých let po současnost	24
4 Dojížděka do zaměstnání a škol	26
4. 1 Dojížděka do zaměstnání	26
4. 1. 1 Dojížděka do zaměstnání v letech 1961-1991	27
4. 1. 2 Dojížděka do zaměstnání v letech 1991-2011	28
4. 2 Dojížděka do škol	29
4. 2. 1 Dojížděka do škol po roce 1980.....	30
5 Datová základna – údaje k vnitřní migraci a dojížděce do zaměstnání	31
5. 1 Data k vnitřní migraci.....	31
5. 2 Data k dojížděce do zaměstnání.....	32
5. 3 Komparace údajů o dojížděce do zaměstnání ze SLDB 1991, SLDB 2001 a SLDB 2011	32
6 Metodika	33
6. 1 Vnitřní migrace.....	34
6. 2 Dojížděka do zaměstnání a škol.....	35
7 Základní charakteristika Zlínského kraje	36
7. 1 Sídlní struktura kraje.....	37
7. 2 Dopravní infrastruktura kraje	38
7. 3 Socioekonomická charakteristika kraje	40
8 Největší zaměstnavatelé na území Zlínského kraje	44
9 Vnitřní migrace ve Zlínském kraji	46

9. 1 Vývoj vnitřní migrace v 2. polovině 20. století.....	46
9. 2 Meziobecní migrace ve Zlínském kraji mezi lety 1991-2012	49
9. 3 Migrace mezi jednotlivými SO ORP Zlínského kraje.....	53
9. 4 Postavení Zlínského kraje v mezikrajské migraci	56
10 Dojížděka do zaměstnání ve Zlínském kraji	58
10. 1 Dojížděka do zaměstnání ve Zlínském kraji v roce 1961 a 2001	58
10. 2 Dojížděka do zaměstnání ve Zlínském kraji v roce 2011	60
10. 2. 1 Meziobecní dojížděka v rámci jednotlivých SO ORP Zlínského kraje	60
10. 2. 2 Meziobecní dojížděka v rámci Zlínského kraje	64
10. 2. 3 Postavení Zlínského kraje v mezikrajské dojížděce.....	69
11 Dojížděka do škol ve Zlínském kraji	73
11. 1 Dojížděka do škol v roce 2001	73
11. 2 Dojížděka do škol v roce 2011	74
11. 2. 1 Dojížděka do základních škol	74
11. 2. 2 Dojížděka do středních a vysokých škol.....	76
11. 2. 3 Postavení Zlínského kraje v mezikrajské dojížděce do škol.....	79
12 Závěr.....	83
13 Summary	84
Seznam použité literatury a zdrojů	85

1 Úvod a cíle práce

Geografický prostor, který nás obklopuje, není homogenní a jeho prvky jsou distribuovány nerovnoměrně. Nerovnoměrnost socioekonomického prostředí vytváří předpoklad pro vznik prostorových toků. Tyto horizontální toky (např. osob, zboží, financí, informací apod.) jsou nedílnou součástí společenského a ekonomického prostředí, přičemž v odborné literatuře se mnohdy označují jako prostorové interakce. V případě populačních toků jsou tyto interakce podmíněny aktivitami jednotlivců, kdy je jejich prostorové chování ovlivněno snahou optimalizovat prostorové pohyby za účelem zisku ekonomických a sociálních výhod. Socioekonomické prostorové interakce tedy zásadním způsobem ovlivňují geografickou organizaci společnosti a vyjadřují vzájemnou závislost mezi regiony na různých hierarchických úrovních (Halás, Klapka 2015; 169). Jak bylo nastíněno, populačními toky, resp. přemísťováním osob, lze rozumět prostorovou mobilitu obyvatelstva, která se stala jednou ze základních vlastností a potřeb lidí a s rozvojem globalizace se postupně stala přirozeným společenským jevem (europass.cz, 2018). Z regionálního hlediska je významným regionálním procesem, který spoluutváří geografickou organizaci společnosti. Vzhledem ke své povaze je jeden z důležitých indikátorů regionálního rozvoje a zároveň procesem podmiňující charakter regionální diferenciaci. Je proto zřejmé, že mobilita obyvatelstva tvoří jeden z klíčových předpokladů vývoje osídlení (Čermák 2005, 169). V českém prostoru se v tomto ohledu staly významné společenské změny po roce 1989, které se zásadně promítly do vývoje (nových) prostorových vzorců mobility obyvatelstva.

Mobilita obyvatelstva je i tématem této práce, jejímž cílem je vyhodnotit prostorové vzorce všech forem a směrů mobility na území Zlínského kraje. Konkrétně se jedná o vnitřní migraci a dojížděku do zaměstnání a škol. Zahraniční migrace se do práce tudíž nezapočítává. Každý z těchto pohybů je zde zkoumán ve více hierarchických úrovních, přičemž základní jednotku analýz představuje obec. Následně se mobilita vyhodnocuje i mezi správními obvody obcí s rozšířenou působností v kraji, z nichž se potom zkoumá kraj jako celek. Než se však přistoupí k samotné praktické části, věnuje se práce základním teoretickým poznatkům týkající se prostorové mobility obyvatelstva.

2 Teoretická východiska prostorové mobility obyvatelstva

Prostorovou mobilitou obyvatelstva (z lat. *mobilitas* = pohyblivost, rychlost), též mechanickým pohybem obyvatelstva, se v nejširším významu rozumí pohyb obyvatel

v geografickém prostoru z důvodu uspokojování potřeb. Přičemž se nejedná pouze o fyzické přemístění, ale také o emocionální proces výběru místa (Drbohlav, 2018). Při studiu mobility obyvatelstva je na místě vycházet z obecněji chápaného pohybu obyvatel, v rámci něhož sem patří kromě prostorového pohybu (mobility) přirozený pohyb (porodnost, úmrtí) a socioekonomický pohyb (sociální, profesní a ekonomické postavení). Všechny složky pohybů jsou totiž vzájemně provázány (např. migrace lidí je často spojena se změnou zaměstnání) (ČSÚ, 2014). Mobilita se neustále vyvíjí v závislosti na množství faktorů, mezi které patří především:

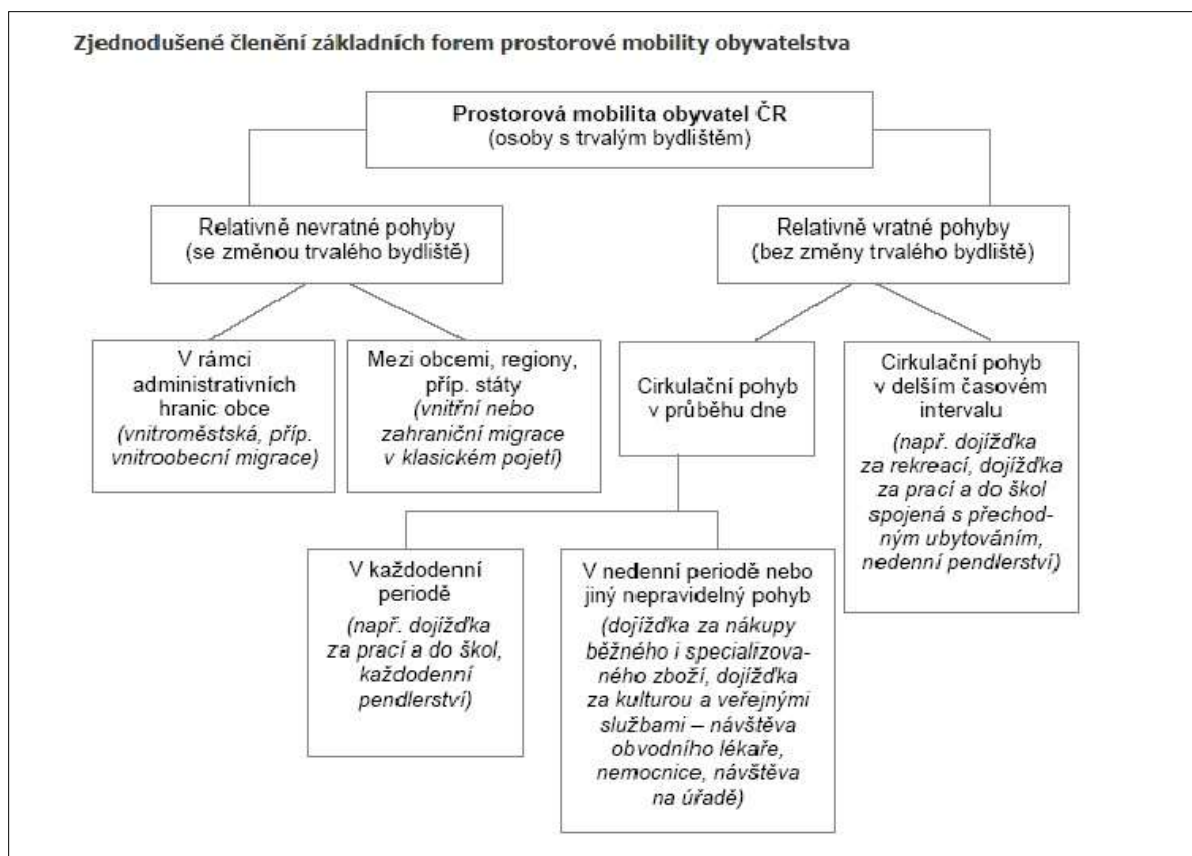
- a) strukturální faktory – demografické, sociologické, ekonomické, biologické a jiné charakteristiky obyvatelstva,
- b) geografické rozmístění obyvatelstva v území ve vztahu k úrovni urbanizace, hierarchii sídel, vzdálenosti bydliště a pracoviště, případně jiného místa uspokojování dalších potřeb,
- c) dosažená úroveň ekonomického a sociálního rozvoje dané oblasti nebo státu (životní úroveň, vybavenost službami, dopravou, internetem, stupněm motorizací apod.).

Mobilita obyvatelstva hraje významnou úlohu při vytváření regionů, a to podle regionálních procesů na měřítkových úrovních *mikro*, *mezo* a *makro* (Drbohlav, 2018). Mezi nejdůležitější typy prostorové mobility patří migrace a dojížděka za prací, což je dáno nejen z hlediska relativně dostupné datové základny (Polášek a kol. 2007, 207) a významu obou pohybů v regionálním měřítku, ale rovněž jistým úzkým vztahem mezi těmito formami mobility, kdy dochází k nahrazování migrační mobility obyvatelstva denní a zejména nedenní dojížděkou do práce (Čermák a kol. 2009, 41).

2. 1 Formy prostorové mobility obyvatelstva

Prostorovou mobilitu lze dělit podle toho, zda se týká osob s trvalým bydlištěm či bez trvalého bydliště, například osob s krátkodobým či dlouhodobým pobytem, mezinárodních migrantů, uprchlíků apod. Nejvhodněji se však i kvůli statistické praxi jeví zahrnout pouze osoby s trvalým bydlištěm na území ČR. Jednotlivé formy se nejčastěji rozlišují podle *návratnosti* na relativně nevratné pohyby spojené se změnou trvalého bydliště a relativně vratné pohyby bez změny trvalého bydliště. Dále podle *frekvence* na denní, týdenní a měsíční pohyby či v nepravidelné periodě a podle *délky* trvání, to jest v rámci dne nebo v delším

časovém cyklu. Mezi pohyby se změnou trvalého bydliště patří *migrace* jakožto jednorázové a relativně nevratné přemístění osob. Podle charakteru překročení hranic lze migraci blíže specifikovat (od tzv. vnitřní migrace mezi obcemi po mezinárodní migraci mezi státy). Migrační pohyby vykazují poměrně nízkou četnost, avšak mají významný socioekonomický rozměr, kdy do značné míry reflektují atraktivitu jednotlivých územních celků. Druhou skupinu pohybů, tedy bez změny trvalého bydliště, představují *cirkulační pohyby*. Jak již bylo zmíněno, nejvýznamnějším pohybem tohoto druhu je *každodenní dojíždka do zaměstnání*. V porovnání s ostatními formami mobility se jedná o nejčetnější pohyb, a tak jako v případě migrace představuje proces reagující na rozmístění disponibilních pracovních příležitostí. Další skupinu cirkulačních pohybů tvoří *nepravidelné nedenní cesty*, jejichž směry jsou mnohdy administrativně předurčeny (návštěva úřadu, lékaře atd.) nebo podmíněny vlastním rozhodnutím (cesty za nákupy, zábavou apod.). Při prostorovém uspořádání těchto cest se uplatňuje hierarchický (vícestupňový) model organizace, kdy jsou specializovanější služby nejčastěji lokalizovány ve větších městech, a naopak některé základní služby povětšinou i v obcích. Dalším typem cirkulačních pohybů jsou *cesty*, které se uskutečňují v *delším časovém horizontu*. Význam těchto cest se začíná v posledních letech zvyšovat, a to zejména v těch oblastech, kde dochází ke změně rekreačních zařízení na trvalé nebo dlouhodobé sezónní bydlení. V neposlední řadě také vlivem rostoucího počtu vysokoškolských studentů, kteří stále ve větších počtech směřují do univerzitních měst na delší časový interval (Praha, Brno, Olomouc atd.).



Obr. 1: Základní členění prostorové mobility obyvatelstva podle trvalého bydliště.

Zdroj: ČSÚ, 2014

Jednotlivé formy prostorové mobility se vyskytují v různých propletených kombinacích a dochází tak k jejich vzájemné návaznosti, zastupování či doplňování. Za typický příklad častějšího účelového spojování či doplňování cest lze uvést vyjíždky za prací a současně za nákupy, za nákupy a zábavou či kulturou nebo za nákupy a rekreací. Návazností lze rozumět časovou souslednost mezi přechodným a trvalým bydlištěm, resp. mezi krátkodobým a dlouhodobým pobytem, kdy např. cizinci pobývající v ČR formou dlouhodobého pobytu později získají české občanství s trvalým bydlištěm v ČR. Jako příklad zastupování lze zmínit nárůst pracovní dojíždky v nedenní formě v důsledku klesajícího objemu mezuregionální migrace (ČSÚ, 2014).

Prostorovou mobilitu lze rozlišovat dle dalších kritérií, především podle:

- směru (z venkova do města, z města na venkov apod.),
- procesu rozhodování (dobrovolná, nedobrovolná),
- příčiny (ekonomické, sociální, přírodní atd.),

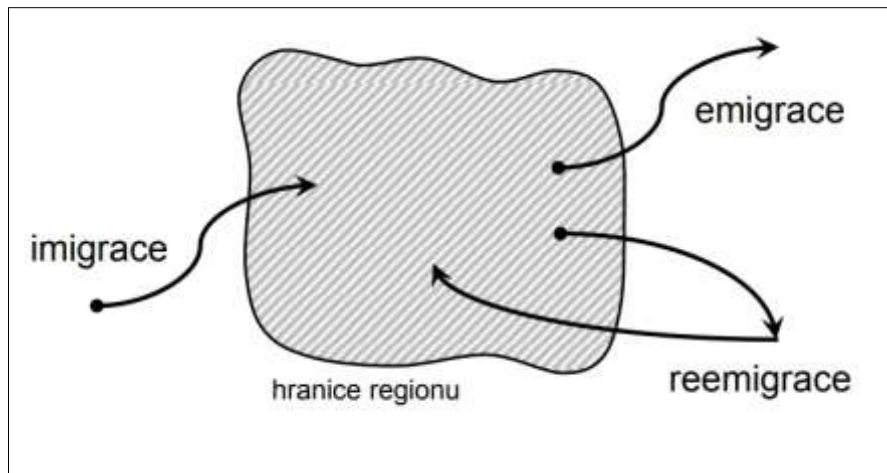
- podle počtu a sociálního charakteru zúčastněných (individuální, skupinová, hromadná, rodinná aj.),
- vůči jádru nebo středisku (dostředivá a odstředivá) (Drbohlav 1999, 76).

2. 2 Směřování a vývoj prostorové mobility obyvatelstva

Jak již bylo nastíněno, prostorová mobilita se neustále vyvíjí a celkově narůstá, což je podmíněno dynamikou lidské společnosti. Růst však není vždy lineární a neprojevuje se ve všech typech mobility. Nicméně vývoj mobility může i kolísat (např. v závislosti na ekonomické situaci), navíc v nejvyspělejších společnostech ji do určité míry zbrzdí i vědeckotechnický pokrok spojen s nástupem globalizace. Za příklad lze uvést rozvoj počítačové komunikace nahrazující částečnou mobilitu lidí za mobilitu informací. Není tedy sporu, že v souvislosti se společenským rozvojem se mění struktura mobility. V tomto kontextu je na místě zmínit přechod od relativně statické společnosti ke společnosti dynamické. V podstatě se jedná o přechod pre-industriální společnosti ke společnosti industriální (s extenzivní dynamikou rozvoje) a na vyšší a pozdější úrovni pak přechod ke společnosti post-industriální (s „intenzivní“ dynamikou rozvoje) (tamtéž, 76).

2. 3 Migrace obyvatelstva

Jak již bylo zmíněno, *migrace* (stěhování) obyvatelstva znamená takový jednorázový pohyb, při kterém dochází ke změně trvalého bydliště, přičemž se nezohledňuje, zda se jedná o stěhování v rámci určité sídelní struktury, stěhování mezi regiony nebo mezistátní stěhování. Migrace představuje nejvýznamnější složku územních pohybů obyvatelstva (Toušek a kol. 2008, 73) a je pouze jednou z forem prostorové mobility obyvatelstva (Drbohlav 1999, cit. podle Toušek a kol. 2008, 73). Migrace má významný vliv na počet obyvatelstva a jeho demografickou, ekonomickou a sociální strukturu včetně počtu pracovních sil. Česká statistika zjišťuje migraci pouze v případě překročení administrativní hranice obce, resp. urbanistických obvodů hl. města Prahy. Migraci tvoří dvojsměrný pohyb obyvatelstva – *imigraci* (přistěhování) a *emigraci* (vystěhování). Osoby účastníci se migrace se potom označují jako *migranti*, resp. v případě přistěhování *imigranti*, a v příp. vystěhování *emigranti*. Pojmem *reemigrace* se rozumí zpětný návrat obyvatel (*reemigrantů*) do původního území nebo oblasti. (viz. obr. 2) (Toušek a kol. 2008, 73).



Obr. 2: Schéma migrace obyvatelstva.

Zdroj: Halás a kol. 2013, 46

Migraci podmiňují ekonomické, politické, sociální, kulturní i přírodní faktory. Význam jednotlivých faktorů se však v průběhu času mění. Dle některých autorů (např. Čermák, cit. podle Drbohlav 1999, 74) jsou ekonomické důvody nejdůležitějším determinantem u většiny typů migrace, resp. prostorové mobility. Migrace se proto posuzuje jako složitý, široce podmíněný proces. Vzhledem ke své komplexní povaze zaujímá pozornosti řady vědních disciplín – kromě geografie dále demografie, sociologie, ekonomie, historie apod. (Drbohlav 1999, 74).

2. 3. 1 Migrační teorie v obecné rovině – přístupy ke studiu migrace

Při studiu migrace doposud chybí jedna obecná teorie migrace, což vyplývá z komplexní povahy tohoto procesu. Podle Drbohlava (1999, 81) by totiž taková teorie musela být schopna odpovědět na řadu různorodých otázek, a to by v několika ohledech bylo problematické. Důležitým atributem v třídění teoretických přístupů je měřítko, přičemž je důležité rozlišení podle typu zkoumaného subjektu a prostoru, v němž se migrace odehrává. V prvním případě se nejčastěji jedná o vymezení na tzv. mikro a makro přístup. Mikroskopický přístup bývá spojován s psychologickými koncepty, kdežto makroskopický přístup vychází z objektivní stránky reality. Dle prostorového rámce se migrace nejčastěji člení na *vnitroměstské* (v rámci měst, resp. sídel), *vnitřní* (mezi jednotlivými územně administrativními jednotkami) a *mezinárodní migrace* (migrační pohyby překračující státní hranici) (Drbohlav 1999, 81-82). Autor dále rozlišuje migrační teorie na základě fázování samotného procesu. V tomto ohledu se vyčleňují teorie soustředící se na příčiny a strukturování migrací a teorie, které se snaží vysvětlit obecné formy a procesy migrace. Autor

dále vymezuje teorie zaměřující se na důsledky migrace. V rámci mezinárodní migrace se objevují teorie, jež vysvětlují počátek migrace, podmíněnost jejího vzniku, nebo teorie zkoumající důvody jejího trvání. Jiné teorie studují procesy integrace, případně asimilace (tamtéž, 82).

První detailnější práci o migraci napsal v letech 1885 a 1889 německo-britský geograf a kartograf E. G. Ravenstein. Tyto práce sice nepoložily základy v ucelenou migrační teorii, ale obsahovaly popis zákonitostí migračních procesů na základě pozorování migrace ve Velké Británii a Spojených státech (Ravenstein, cit. podle Procházková 2010, 5). Autor formuloval deset základních zákonů nebo pravidel, podle kterých se migrační proudy řídily. Dále zohlednil faktor geografické polohy, ekonomický a sociální charakter prostředí a sociodemografické ukazatele migrantů (Drbohlav 1999, 83). Na Ravensteinovy zákony navázaly různé migrační modely, z nichž k nejstarším patří tzv. gravitační modely, jež vycházejí z principů Newtonovy fyziky (Procházková 2010, 6). Tyto modely vyjadřují intenzitu migrace (stěhování) mezi dvěma územními jednotkami, která je přímo úměrná jejich populační velikosti a nepřímo úměrná jejich vzdálenosti (Drbohlav 1999, 83). Takto pojaté modely byly později různým způsobem modifikovány, např. Stouffer (1940) model rozšířil o předpoklad, že počet osob cestujících na určitou vzdálenost je přímo úměrný počtu příležitostí uplatnit se. Hagerstrand (1957) rovněž vymodeloval migraci podle gravitačních principů nebo Zipf (1946), který také vycházel z Ravensteinových zákonů (cit. podle Procházková 2010, 6). V neposlední řadě stojí zmínit tzv. „push-pull“ modely, v rámci kterých se faktory ovlivňující migraci dělí do dvou skupin, a to „push“ faktory vypuzující obyvatelstvo z dané oblasti (např. ekonomická nestabilita – nezaměstnanost apod.) a „pull“ faktory přitahující obyvatelstvo (např. ekonomická prosperita) do dané oblasti (Drbohlav 1999, 83). Teoretické přístupy ke studiu migrace byly v pravém slova smyslu propracovány později, v 70. letech 20. století byly položeny základy neoklasického mikroekonomického přístupu, kterým se inspirovala řada dalších autorů (Procházková 2010, 6). Teoretické přístupy zkoumají migraci z několika úhlů pohledů. Tak například institucionální teorie nebo teorie světového systému nalézají původ příčiny migrace v existujících institucích, resp. v historickém uspořádání tržních vztahů v rámci světového systému, to napomáhá vysvětlit např. příčiny migračních proudů mezi bývalými koloniemi a evropskými státy (Massey a kol., 1993 cit. podle tamtéž, 6). V průběhu 20. století vznikla řada dalších teorií zkoumající migraci, nicméně pro potřeby této práce již není třeba zmiňovat další. Současné migrační teorie na mikro úrovni vychází z předpokladu, že jedinec migruje s vidinou zlepšení celkové kvality života a věří v převážením zisků nad

ztrátami, ať již hned či v dlouhodobém výhledu, přičemž klíčovým parametrem je trh práce – možnost být zaměstnán a dobře zaplacen (Drbohlav, Uherek; neuvedeno). Dle Massey (1993 cit. podle Drbohlav, Uherek; neuvedeno) se však v poslední době od obecných teoretických modelů upouští a autoři se stále častěji zaměřují na srovnávání konkrétních příkladů.

2. 3. 2 Migrace ve vztahu k vývoji systému osídlení (teorie stádií měst a diferenciální urbanizace)

Předešlá podkapitola stručně nastínila několik migračních teorií. Tato podkapitola se zabývá migrací obyvatelstva v rámci vývoje systému osídlení a velikosti sídel. Z pohledu migrace se zde jedná o přesuny obyvatelstva mezi jednotlivými sídelními útvary v rámci tzv. urbanizačních procesů (např. z venkova do měst atd.). Vychází se zde z teorie stádií vývoje měst a konceptu diferenciální urbanizace, jejichž cílem je zhodnotit na základě srovnání vývoje systému osídlení vývoj vybraných evropských měst.

Teorie stádií měst

Jedná se o hodnocení tzv. funkčních městských regionů (FUR), které umožňují srovnat populační růst mezi jádrem a zázemím města. Dle autorů je vývoj měst přímo závislý na sociálně-ekonomické úrovni společnosti, a to výhradně na změnách ve struktuře ekonomiky a úrovni příjmů obyvatelstva. Ekonomická úroveň společnosti podmiňuje i vývoj systému osídlení. Autoři rozlišili čtyři stádia vývoje měst:

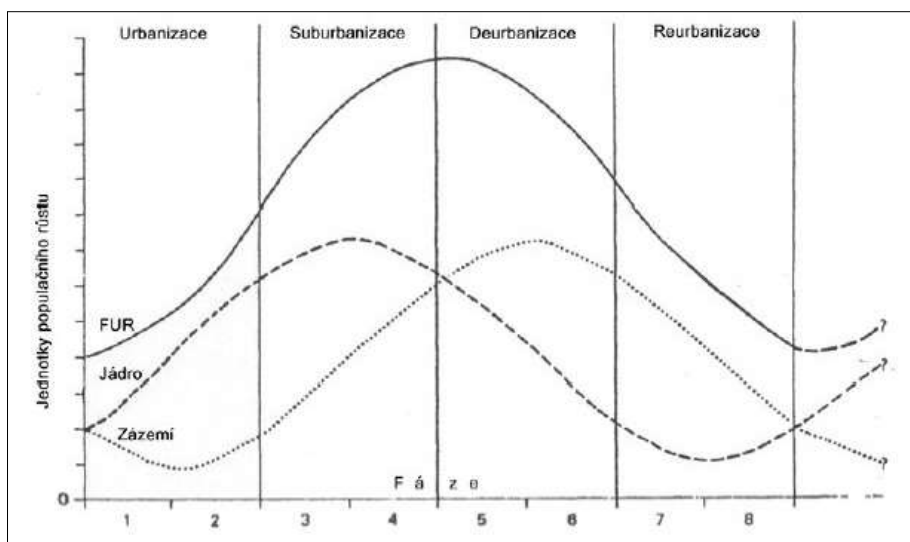
- Urbanizaci,
- Suburbanizaci,
- Deurbanizaci,
- Reurbanizaci.

Urbanizace jakožto první stádium vývoje je charakterizována především postupnou migrací obyvatelstva z venkova do měst v důsledku přebytku pracovní síly v zemědělských oblastech a rozvoje průmyslu ve městech. Vzhledem k nízké dopravní mobilitě pracovníků se obyvatelstvo usazovalo v centrálních oblastech měst poblíž továren. Z prostorového hlediska docházelo ke koncentraci obyvatelstva a k rozšiřování průmyslových a obytných částí měst. Roste především jádrové město, zatímco v jeho zázemí obyvatelstvo ubývá nebo nepřibývá tolik jako v jádru (viz obr. 3).

V dalším vývoji měst nastupuje *suburbanizace*, kdy se projevují změny zejména v oblastech bydlení a dopravy. Při cestě do zaměstnání se stále častěji využívá dopravních prostředků a budují se nové trasy veřejné dopravy. Vlivem zlepšení dopravních příležitostí začíná přesun obyvatelstva na okraj města do jeho zázemí. Hlavním důvodem byly lepší podmínky pro zdravé bydlení. Objevuje se koncept tzv. zahradních měst. Současně se přesouvá i průmyslová výroba do míst, která jsou mimo dosah obydlených částí, ale pořád jsou dopravně dostupné. Bydliště se tak odděluje od pracoviště, čímž narůstá dojíždka do zaměstnání. Vznikají městské aglomerace a obyvatelstvo se koncentruje podél hlavních dopravních cest v zázemí města.

Třetí stádium vývoje se nazývá *deurbanizace*. V této fázi se již začínají objevovat problémy suburbanizace, které souvisí zejména s přetížením dopravního systému města. Centrum se stává stále méně dostupnějším, tudíž některé služby přesídlují za obyvatelstvem za hranice města (Ouředníček 2000, 361-363). Podle van den Berga a kol. (1982) dochází k migraci obyvatelstva a přesunu pracovních příležitostí do malých a středních měst nacházejících se mimo metropolitní území. V tomto případě se hovoří o tzv. meziměstské decentralizaci. Výrazný pokles počtu obyvatelstva se promítá do populačního úbytku celého funkčního městského regionu (Ouředníček 2000, 363).

Proces *deurbanizace* a *decentralizace* by hlavně ve velkých městech mohl způsobovat řadu problémů, zejména společenského a ekonomického charakteru (van den Berg a kol., 1982, 40). Autoři proto navrhli řešení v posunu do další fáze – *reurbanizace*. Tento koncept souvisí se znovuoživením center velkých měst za přispění aktivní městské politiky. Například zmenšením dopravních problémů, podporou podnikatelských aktivit v centrálních částech města nebo zlepšením image města.



Obr. 3: Fáze vývoje měst.

Zdroj: van den Berg a kol. cit. podle Šimon, 2006

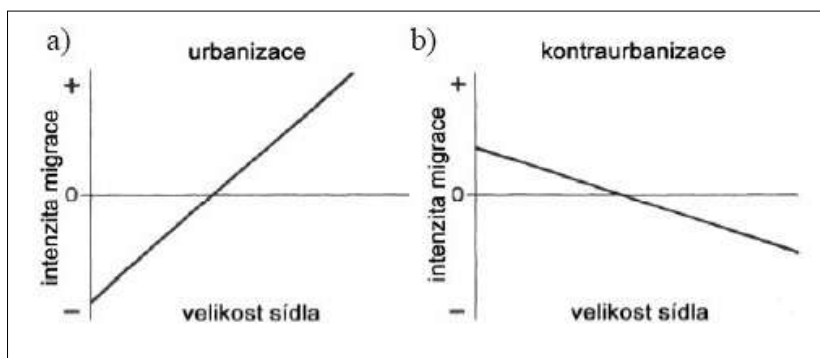
Diferenciální urbanizace

Koncept diferenciální urbanizace studuje působení urbanizačního procesu v závislosti na velikosti sídel v rámci systému osídlení. Koncept navazuje na teorii vývojových stádií a migračních cyklů (Berry 1988 cit. podle Ouředníček 2000, 365). Migrace, její orientace a intenzita je v diferenciální urbanizaci hlavní sledovanou proměnou, protože se předpokládá, že vliv migrace na distribuci obyvatelstva v systému osídlení je výrazně větší než u přirozené změny (Šimon, 2006). Podle Geyera a Kontulyho (1996, cit. podle Ouředníček 2000, 365-366) nastupuje po první fázi vývoje urbanizace tzv. polarizační obrát, kdy dochází k přechodu do druhé fáze zvané kontraurbanizace, přičemž koncentrační a dekoncentrační procesy mohou probíhat současně a fáze vývoje se označují dle převládající tendence. Autoři koncept dále charakterizují do následujících fází:

- Urbanizace,
- Polarizační obrát,
- Kontraurbanizace.

Ve fázi urbanizace (fáze primárního města) dochází nejprve k ekonomickému a populačnímu rozvoji několika málo hlavních center, později k přibývání center nižší úrovně. Hierarchie

středisek se prohlubuje za současného růstu prostorové propojenosti. Polarizačním obratem se rozumí zlom ve vývoji systému osídlení. Primární město dozrává, kdy se jeho vývoj začíná zpomalovat a začíná se projevovat proces dekoncentrace. Dochází k růstu středně velkých center v blízkosti primárního města. Kontraurbanizace je charakteristická růstem malých měst, projevuje se dekoncentrací od primárního po středně velká města. Nejmenší centra nakonec dosahují relativně většího nárůstu obyvatelstva než v případě velkých a středních měst (viz obr. 4).



Obr. 4: Vztah migrace a velikosti sídla.

Zdroj: Fielding 1989, cit. podle Šimon, 2006

Autoři dále v rámci diferenciální urbanizace rozlišují hlavní a vedlejší směry migrace. Podle nich způsobují koncentraci zejména migranti ze slabších skupin obyvatelstva, kdežto dekoncentraci především migranti vyšších sociálních vrstev hledající lepší životní podmínky (Ouředníček 2000, 366).

3 Vývoj vnitřní migrace v ČR

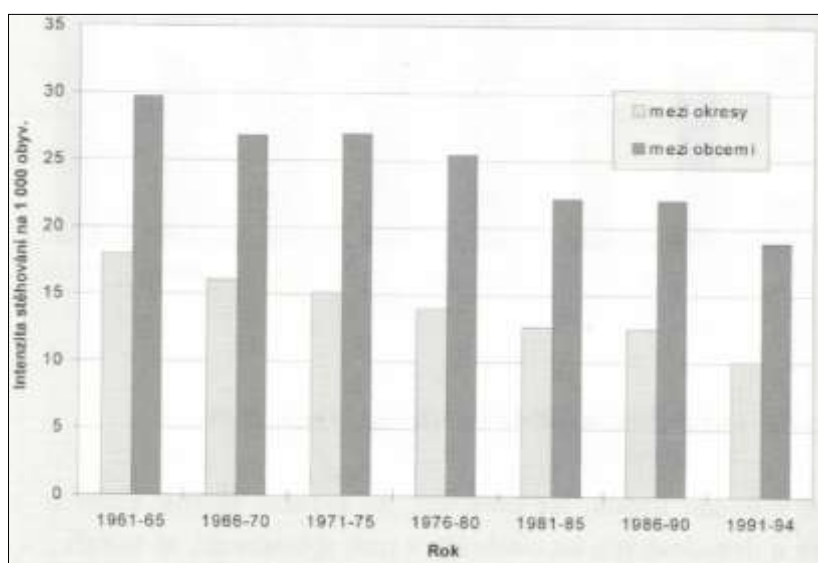
3.1 Vývoj vnitřní migrace v letech 1945-1989

Vývoj migrace na území ČR se po druhé světové válce v některých aspektech shoduje s obecnými vývojovými trendy související s přechodem od extenzivní do intenzivní fáze vývoje sídelních systémů spojených s rozvojem nových tendencí a forem v systému osídlení (viz předešlá podkapitola). Nicméně v mnoha případech byl vývoj ovlivněn specifickou politickou a ekonomickou situací po druhé světové válce (Čermák *in* Hampl a kol. 1996, 180-182). Historicky významnou a ojedinělou situací bylo z hlediska směřování migračních proudů poválečný odsun Němců z českého pohraničí. Migrací se tyto vyliďněné oblasti následně znovu osídlily především z českého vnitrozemí. V letech 1945–1949 podle odhadů změnila alespoň třetina obyvatelstva obce bydliště (Aleš 2001, 190). Dalším důležitým faktorem, který poznamenal charakter migrační mobility, byla změna politického a ekonomického systému po roce 1948 (Čermák: 182 *in* Hampl a kol., 1996). Podle Aleše (2001, 190) migraci regulovaly a omezovaly centrálně plánované přesuny pracovních sil a následně centrálně plánovaná bytová výstavba. Začaly proto vznikat oblasti s umělou migrační atraktivitou (především Ostravsko, Mostecko a Sokolovsko). Tyto uhelné pánve a další oblasti tzv. socialistické industrializace představovaly do poloviny šedesátých let nejdůležitější migrační cíle. Naproti tomu k migračně ztrátovým oblastem patřily západní a jižní pohraničí a také tzv. vnitřní periférie (hranice bývalého Středočeského kraje).

V kontextu obecné migrační mobility docházelo již od padesátých let k plynulému poklesu (viz obr. 5) (Čermák *in* Hampl a kol. 1996, 182-183). Intenzita meziokresní migrace podle okresů vymezených v roce 1961 dosahovala na počátku šedesátých let kolem 17 ‰, ve druhé polovině osmdesátých let 12 ‰. Pro zajímavost v roce 1930 činila přes 20 ‰. Rovněž bylo patrné snižování intenzity migrace mezi obcemi, která na počátku šedesátých let dosahovala 29 ‰, v polovině osmdesátých let pak kolem 23 ‰ (Čermák 1991, 29). Vlivem nivelizačních tendencí docházelo k postupnému uzavírání migračních procesů do malých územích celků, především okresů (Čermák *in* Hampl a kol. 1996, 182-183). To se projevilo snižováním migrační vzdáleností, a naopak zvyšováním podílu meziobecní migrace v rámci okresu. Tak například v letech 1960-1964 tento podíl byl 38 %, mezi lety 1970-1974 již 43,6 % a na konci osmdesátých let pak 45 %. (Čermák: 29, 1991). Nadále pokračovala migrace obyvatelstva z venkova do měst, převážně do menších a středních měst (Aleš 2001, 190). Polarizace se totiž rozvíjela hlavně na mikroregionální úrovni mezi středisky a jejich

zázemím. V tomto ohledu se zásadně projevila i tzv. středisková soustava osídlení, která od sedmdesátých let prostřednictvím administrativních mechanismů řídila rozvoj osídlení a jednostranně podporovala menší střediska. Nejintenzivnější bytová výstavba tak probíhala v malých a středních městech o velikosti 10-50 tis. obyv., zejména v administrativních střediscích okresů (Čermák *in* Hampl a kol. 1996, 182-183). Podle Aleše (2001, 190) byla v „nestřediskových“ obcích individuální bytová výstavba zakazována. Uvedené skutečnosti přispěly k omezení růstu největších měst a ke zpomalení metropolizačních procesů (Čermák *in* Hampl a kol. 1996, 182-183). Současně došlo k zastavení suburbanizačních procesů, jež se začaly projevovat již v meziválečném období (Hampl a kol., 1987).

Nejpočetnější skupinou migrujících představovali mladí lidé ve věku do 26 let, která tvořila až polovinu všech migrantů. Zvláštní skupinou pak byli muži ve věku 20-24 let, jejichž častým motivem k migraci bylo stěhování do místa ukončení základní vojenské služby. Hlavními důvody ke stěhování byly na konci osmdesátých let následování rodinného příslušníka, dále bytové důvody a pracovní důvody (Čermák 1991, 30).



Obr. 5: Intenzita vnitřní migrace v ČR (roční průměry na 1000 obyv.)

Zdroj: Čermák *in* Hampl a kol. 1996, 183

3. 2 Vývoj vnitřní migrace v devadesátých letech 20. století

Česká republika spolu s dalšími postkomunistickými státy střední Evropy prošla v devadesátých letech transformačními změnami napříč politickým, ekonomickým a sociálním spektrem. Tyto zásadní změny se dotkly i vývoje migračních vztahů (Čermák *in* Hampl a kol. 2001, 89). Vývoj migrace v ČR byl v devadesátých letech poznamenán dvěma

základními faktory. Za prvé se jednalo o obecnější zákonitosti vývoje migračních procesů související s přechodem od industriální do postindustriální fáze společnosti, jinými slovy se dynamika koncentračních procesů obyvatelstva intenzivně snižuje, až téměř zastavuje (Čermák a kol. 2009, 39). Za druhé šlo o specifickou situaci spojenou s transformací post-totalitních zemí (Čermák *in* Hampl a kol. 2001, 87) jakožto především reakce na výsledek nevhodného rozmístění ekonomiky a obyvatelstva v rámci předchozích tzv. socialistických nivelizačních snah. (Čermák a kol. 2009, 39).

Co se týče migračního vývoje po roce 1989, byl v první polovině devadesátých let zaznamenán výrazný pokles celkové migrační mobility, kdy mezi lety 1990-1996 došlo ke snížení meziobecní migrace z 22 % na 16 % ročně. V druhé polovině devadesátých let se intenzita migrace stabilizovala (Čermák *in* Hampl a kol. 2001, 89). Dále se projevilo tzv. „otočení“ migračních toků proti sídelní i regionální hierarchii (Čermák a kol. 2009, 37). To znamená, že do té doby převažující tradiční koncentrační model ustoupil před dekoncentračním modelem migračních procesů. Na konci devadesátých let již došlo ke zvratu v migrační bilanci velikostních kategorií obcí (viz obr. 5) (Čermák *in* Hampl a kol. 2001, 89). Z hlediska fázování urbanizačního procesu se vlastně jednalo o souběh kontraurbanizace a suburbanizace při převaze kontraurbanizačních procesů (Čermák a kol. 2009, 38). Současně zůstala z předchozího období relativní migrační uzavřenost v rámci okresu (Čermák *in* Hampl a kol. 2001, 89).

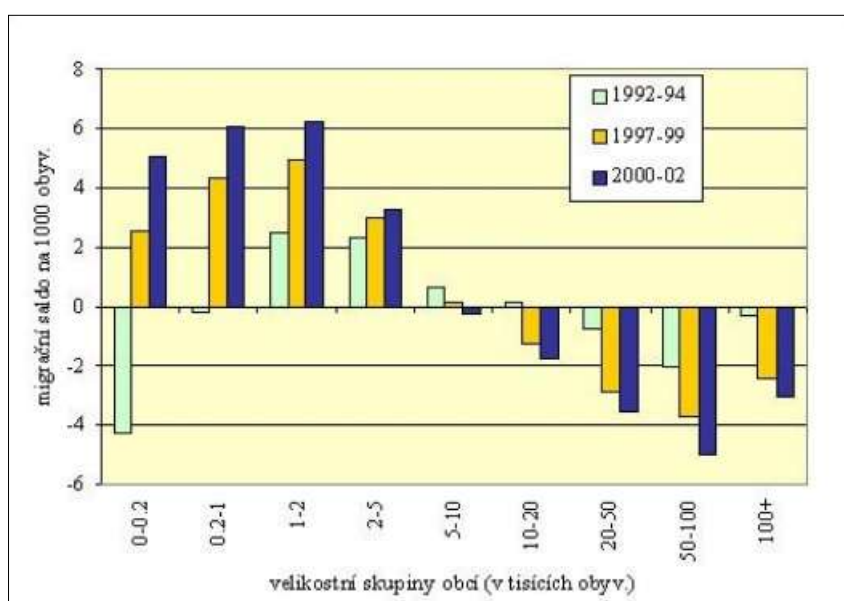
V souvislosti s přechodem od centrálně plánovaného hospodářství na tržní hospodářství docházelo na našem území mimo jiné k rychlému prohlubování regionálních ekonomických rozdílů, neboť ekonomika na rozdíl od obyvatelstva měla spíše koncentrační charakter. V tomto smyslu sehrálo významnou roli i budování nové ekonomické základny, která předurčila změny v regionální atraktivitě. Oblasti tradičních průmyslových odvětví (těžký a těžební průmysl, textilní průmysl atd.) jako Podkrušnohoří, Ostravsko nebo oblasti severních a východních Čech se ocitly v krizi, na druhé straně vznikly regiony s prosperujícími podniky a odvětvími (automobilový průmysl, elektrotechnický průmysl apod.) a s koncentrací významných kvarterních aktivit. V poslední řadě se na změnách podílel i geopolitický vývoj, který změnil poměry zejména v západním pohraničí. To vše přispělo k diferenciaci pracovních příležitostí a úrovni mezd. Nízká mobilita pracovní síly a vůbec obyvatelstva však nadále přetrvávala. Nerovnoměrnost v rozmístění zdrojů a potřeb pracovních sil se kompenzovala pouze z části, a to jinými formami prostorové mobility – denní a nedenní dojížděnkou za prací a také legální i nelegální zahraniční migrací (Čermák a

kol. 2009, 39-41). Hledání příčin ve snižování migrační mobility je poněkud problematické. Tak například Čermák (2001, 89) uvádí kromě deformací migračních tendencí z předešlého období také souvislosti s některými obecnými vývojovými trendy ve vyspělých zemích a reakci na celkové změny po roce 1989. Aleš (2001, 191) dále zmiňuje pokračující tradiční nechuť obyvatelstva stěhovat se. Oba autoři se však shodují v jedné z hlavních příčin, jímž byla deformovanost bytového trhu. Jednak poklesla nová bytová výstavba. Pro představu v osmdesátých letech se ročně dokončovalo kolem 60 tisíc bytů, na přelomu osmdesátých a devadesátých let 40 tisíc, v roce 1995 však pouze okolo 11 tisíc bytů (Čermák *in* Hampl a kol. 2001, 89). Dále vznikl neregulovaný trh, který byl omezený, a hlavně pro většinu obyvatel finančně nedostupný (Čermák a kol. 2009, 41). Aleš (2001, 191) navíc přidává, že skutečná atraktivita jednotlivých oblastí souvisí na prvním místě s dostupností bydlení, až na druhém místě jsou rozhodující pracovní příležitosti. Nicméně dle Čermáka (*in* Hampl a kol. 2001, 96-97) patří situace na trhu s byty spolu s ekonomickými podmínkami k nejdůležitějším faktorům ovlivňující migraci, přičemž ekonomické důvody jsou nejvíce rozhodující pro obyvatele ve věku 20-34 let a migranty s vysokoškolským vzděláním. Další významný důvod ke stěhování v první polovině devadesátých let, který migranti uvedli, bylo následování rodinného příslušníka. Na druhé straně poklesl důvod k stěhování v důsledku změny pracoviště a přiblížení se pracovišti. (Aleš: 200, 2001).

V rámci českého území si migračně polepšily příhraniční oblasti západních a jižních Čech, zejména díky zmíněné nové geopolitické situaci. Zřejmě nejvýznamnějšími změnami jsou však migrační zisky ve středočeském prostoru, na který navazuje oblast Plzeňska. V podstatě se jedná o rozsáhlé zázemí Prahy a v menší míře zázemí Plzně, co by ekonomicky se rozvíjejících center. Další migračně atraktivní území vzniklo v zázemí brněnské aglomerace. Naopak k migračně ztrátovým oblastem patřily hlavně pohraniční oblasti podkrušnohorských pánevních okresů a Ostravska a současně i vnitřní periferie podél hranic Čech a Moravy. Lze tedy konstatovat, že se na českém území koncem devadesátých let zformoval prostorový vzorec, ve kterém převládají migračně atraktivní oblasti v působnosti progresivních center Prahy, Brna a Plzně. Přestože jádra těchto metropolí migračně ztrácěla, jejich zázemí naopak migračně nabývala (Čermák *in* Hampl a kol. 2001, 90-91).

Tento trend platí v podstatě dodnes a z hlediska urbanizačních procesů hovoříme o nástupu suburbanizace. Dynamika suburbanizačních procesů byla zpočátku nízká a za celá devadesátá léta nenahradila migrační ztráty největších center. Důvody plně korespondují s problémy omezující vnitřní migraci (tedy především trh s bydlením, neochota stěhovat se).

Nicméně v průběhu devadesátých let suburbanizace stále častěji ovlivňovala migrační vývoj, až na přelomu tisíciletí dosáhla dominantnějšího postavení v rámci migračního systému ČR. Významné suburbanizační zóny se zformovaly nejen v již zmíněných aglomeracích Prahy, Brna, Plzně a částečně Ostravy, ale současně také u stotisícových měst (např. Hradec Králové, Olomouc, České Budějovice) (Čermák 2005, 171). Pražská aglomerace však představuje názorný příklad toho, jak se suburbanizační procesy zformovaly do výraznější podoby (Hampel a kol., 2001, 94), neboť již na počátku devadesátých let zaznamenávaly okresy v jejím zázemí nejvyšší intenzitu migračních zisků (Čermák 2005, 171).



Obr. 5: Vývoj migrační bilance velikostních kategorií obcí 1992-2002 (vnitřní migrace, roční průměry na 1 000 obyv.)

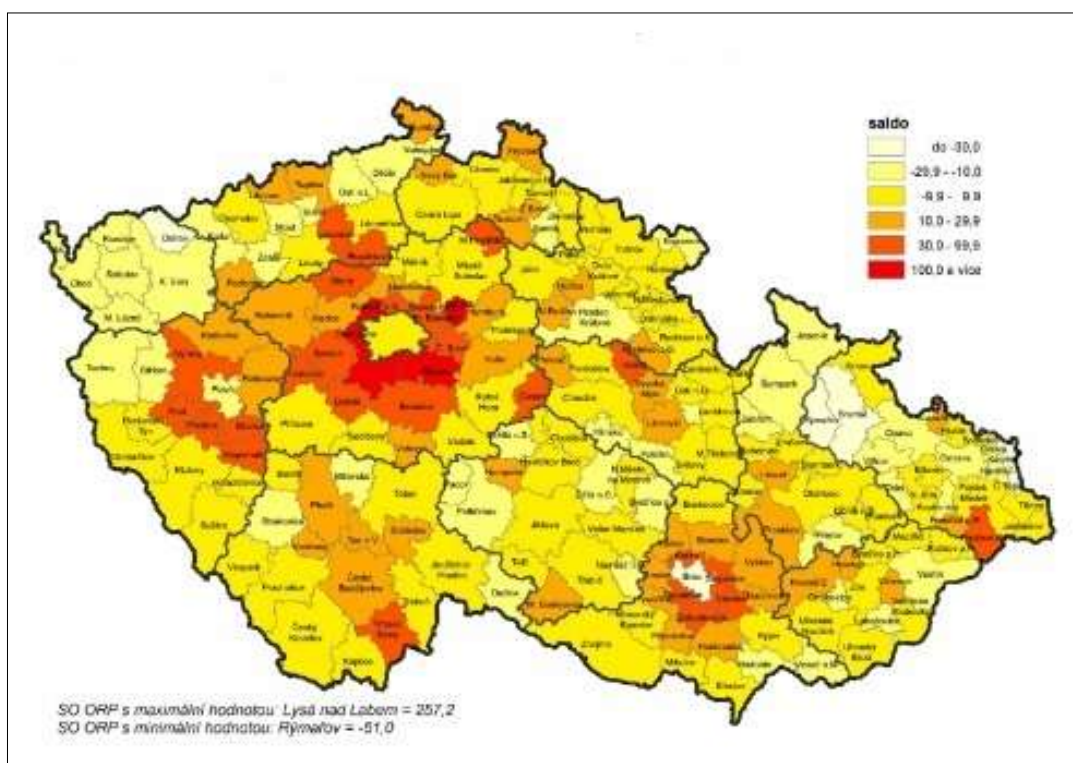
Zdroj: Svobodová., 2018.

3. 3 Vývoj vnitřní migrace od konce devadesátých let po současnost

Zatímco v druhé polovině devadesátých let se intenzita migrace relativně stabilizovala, po roce 2000 došlo k jejímu mírnému nárůstu a přibližně od roku 2003 stoupla výrazněji. Přestože se podle Čermáka a kol. (2009, 42) zvyšuje bytová výstavba a částečně i migrační mobilita, zůstává mobilita pracovní síly v případě trvalého přestěhování nízká. Dochází k přizpůsobování migračních toků sídelní a regionální hierarchii, zatím alespoň na nejvyšších úrovních. Tito autoři na základě svého hodnocení potvrdili pozvolné přizpůsobování

populačního vývoje k rozvoji ekonomiky, přičemž se podle nich projevuje zhruba 10-15 ti leté zpoždování tendencí v územní diferenciaci obyvatelstva za změnami diferenciaci ekonomické.

Nadále pokračuje dynamika suburbanizace (viz obr. 7), která v podstatě souvisí s formováním center nadnodálního měřítka – tzv. metropolitních areálů, jež jsou tvořeny jádrem a jeho zázemím. Ačkoliv se stále očekávají mírné migrační zisky metropolitních zázemí z ostatních území Česka, podíl zisků z jádrových měst bude vlivem reurbanizačních tendencí a bariér samotné suburbanizace (potřebná infrastruktura apod.) spíše klesat (Ouředníček 2003, cit. podle Čermák a kol. 2009, 47). Suburbanizační proces je tedy především procesem v rámci metropolitních areálů a z hlediska distribuce obyvatelstva mezi metropolitními a nemetropolitními areály lze usoudit relativní ukončení koncentračních procesů a stabilizaci dosažené územní diferenciaci. „*Migrace obyvatelstva tak ztrácí někdejší – převážně polarizační – funkci a nabývá převážně funkci integrační (propojovací)*“ (Čermák a kol., 2009, 49).



Pozn. Červená barva vyznačuje oblasti s nejvyššími migračními přírůstky, tedy oblasti s projevem suburbanizace.

Obr. 7: Projev suburbanizace v zázemí největších center ČR mezi lety 1995-2004. Zdroj: ČSÚ, 2005.

4 Dojížd'ka do zaměstnání a škol

Dojížd'ka obyvatelstva do zaměstnání a do škol patří k významným regionálním procesům, jehož rozsah, vzdálenosti, směry a formy odrážejí ekonomický charakter daného regionu. Jedná se o procesy plynoucí z dosažené úrovně koncentrace obyvatel a zároveň z rozmístění pracovních příležitostí a škol. Úzký vztah mezi dojížd'kou a sídelní strukturou je možno poukázat na příkladu malých obcí, jež jsou významným zdrojem celkové vyjížd'ky obyvatelstva. Naopak obce s určitou kritickou populační velikostí jsou kvůli své koncentraci pracovních příležitostí i školských zařízení obvykle hlavním cílem vyjíždějících. Do modelu, kdy je intenzita dojížd'ky závislá na velikosti obce, vstupují nové formy prostorových interakcí projevující se jednak zvyšováním objemu i intenzity pohybu obyvatel mezi jednotlivými městy navzájem a zejména v posledních letech rovněž funkčním propojováním městských aglomerací (např. přesun pracovních příležitostí na okraj města). Dojížd'ka tak představuje vztahově-integrační proces, který významnou měrou spoluutváří formování funkčně-prostorových vazeb sídelní struktury (ČSÚ, 2014). Zatímco dojížd'ka do zaměstnání je závislá především na faktorech plynoucích z dynamiky trhu práce, dopravní dostupnosti, odvětvové struktury pracovních příležitostí a kvalifikačních požadavků, tak školní dojížd'ka je podmíněna zejména sítí školských zařízení, která je v porovnání s nabídkou pracovních míst relativně stabilnější (ČSÚ 2018a, 127).

4.1 Dojížd'ka do zaměstnání

Za dojíždějícího do zaměstnání se obecně považuje každý pracující, jenž při cestě do zaměstnání překročí administrativní hranici obce, přičemž i česká statistika zjišťuje dojížd'ku za práci na základě rozdílného místa trvalého bydliště a místa výkonu pracoviště, pokud daná ekonomicky aktivní osoba překročí administrativní hranici obce (Čekal 2006, 26-27). Česká statistika sleduje i vyjížd'ku do zaměstnání. Zatímco za vyjíždějícího se rozumí osoba směřující ven z určitého územního celku, za dojíždějícího pak osoba směřující dovnitř určitého celku (ČSÚ 2018b, 49). V obecném významu jsou tyto dva pojmy totožné, neboť z celorepublikového hlediska se úhrn dojížd'ky a úhrn vyjížd'ky rovná, ale v jednotlivých územních celcích se oba pojmy odlišují (ČSÚ 2018c, 49). V této práci bude obecně pohyb do zaměstnání označován dojížd'kou do zaměstnání, pouze v případě nutnosti se směr rozliší na dojížd'ku nebo vyjížd'ku. Následující podkapitola hodnotí vývoj dojížd'ky do zaměstnání na

základě dat SLDB realizovaných v letech 1961, kdy byla poprvé dojíždka do zaměstnání zjišťována, až 2011.

Potřeba dojíždět do zaměstnání vznikla v důsledku nezbytného prostorového odlučování funkcí výroby a bydlení, což souvisí zejména se změnami ve výrobním způsobu, s rozvojem dopravy a terciárního sektoru. Z dlouhodobého vývoje vztahů mezi bydlištěm a pracovištěm, tedy i pro samotný vývoj dojíždky do zaměstnání, bylo rozhodující, že změny v rozmístění pracovních příležitostí probíhaly v předstihu před změnami v rozmístění bydlišť obyvatelstva. Jinými slovy ke změnám ve výrobních silách docházelo i v souvislosti s nástupem vědeckotechnické revoluce podstatně rychleji než v systému osídlení. V tomto směru byl vývoj mnohdy vystaven protichůdnými vlivy, kdy byl například rozvoj výroby spojen s koncentrací pracovních příležitostí, zatímco technický rozvoj s možností malého počtu pracovních sil, ale za to vysoce kvalifikovaných, kteří zajišťují klíčovou výrobu související s mechanizací a automatizací (Andrle, Pojer 1978, 212).

4. 1. 1 Dojíždka do zaměstnání v letech 1961-1991

Poválečný vývoj dojíždky do zaměstnání byl ovlivněn některými základními aspekty socialistické industrializace a urbanizace (tamtéž), tj. zaváděním zemědělské velkovýroby a s ní spojen odliv pracovní síly do zemědělství, koncentrací pracovních příležitostí, změnou životních podmínek obyvatelstva apod. Změny se nejvíce projevíly v zázemí velkých měst, především průmyslových středisek a oblastí. Z hlediska osídlení se tak prosazovaly již zmíněné koncentrační procesy (ČSÚ, 2014). Vývoj dojíždky do zaměstnání souvisel a dodnes souvisí s technickým rozvojem dopravní infrastruktury, týká se to zrychlování dopravních prostředků a zvyšování kapacity dopravy, díky čemuž se překonávají stále větší vzdálenosti z bydliště na pracoviště (Andrle, Pojer 1978, 212). Podle údajů ČSÚ (2014) po roce 1961 počet dojíždějících do zaměstnání mimo obec svého trvalého bydliště postupně klesal, což je však dáno i vysokou poválečnou mobilitou doznívající ještě v 60. letech. Nicméně od osmdesátých let se tento počet stabilizoval a v roce 1991 se dokonce mírně navýšil. Meziokresní dojíždka spolu s mezikrajskou dojíždkou do konce osmdesátých let rovněž klesala, podobně jako u meziokresní migrace se zde projevilo uzavírání pohybů do menších územních celků (viz tab. 1). Údaje o počtu vyjíždějících, resp. dojíždějících do zaměstnání mezi jednotlivými sčítáními však nejsou úplně srovnatelné. Důvodem jsou jednak metodické změny zejména ve vymezení zaměstnaných osob a dále změny v organizaci sídelní struktury

(Szczyrba, Toušek 2004, 21). Podle Čermáka (1991, 29) byla u dojížděky za práci dominantní jednosměrná orientace dojížděky ze zázemí do střediska, kterou však postupně doplňovala i protisměrná dojížděka ze střediska do zázemí a také mezistředisková dojížděka.

Tab. 1: Vyjížděka do zaměstnání na území ČR v letech 1961-1991.

Rok (SLDB)	Počet zaměstnaných ¹⁾	Z nichž vyjíždělo (v %)		
		mezi obcemi v rámci okresu	mezi okresy v rámci kraje ²⁾	mimo kraj ³⁾
1961	4 007 215	39,64	14,77	5,85
1970	4 983 000	35,50	11,67	4,17
1980	5 363 945	31,50	10,54	3,81
1991	5 298 288	33,15	10,00	3,52

1) Za roky 1970 a 1980 ekonomicky aktivní, v roce 1991 ekonomicky aktivní bez hledajících zaměstnání (v ČR 123 tisíc)

2) údaje odpovídají členění na 76 okresů

3) údaje odpovídají členění na 8 krajů

Zdroj: ČSÚ, 2014.

4. 1. 2 Dojížděka do zaměstnání v letech 1991-2011

Po roce 1989 nastal volný pohyb pracovních sil bez vlivu do té doby administrativně restriktivních opatření (ČSÚ, 2014). Podle Szczyrby a Touška (2004, 21) řada odborníků v devadesátých letech polemizovala, zda vyjížděka obyvatelstva do zaměstnání mimo obec svého bydliště roste či klesá. Údaje ze SLDB 2001 potvrdily, že počet vyjíždějících mimo obec bydliště sice absolutně klesl, avšak naproti tomu podíl vyjíždějících za práci ze zaměstnaných vzrostl. To se dle těchto autorů promítlo i do celkové mobility obyvatelstva do zaměstnání, která v průběhu devadesátých let vzrostla. Ovšem je nutné brát na zřetel dezintegrační procesy obcí, kdy především na počátku devadesátých let stoupl počet obcí a vzniklo tak i více dojížděkových proudů mezi obcemi. Více transparentní je v tomto ohledu nárůst objemu i intenzity dojížděky do zaměstnání mezi okresy, resp. kraji. Po zohlednění vlivu územních změn stoupla intenzita meziokresní dojížděky o 35 %, intenzita mezikrajské dojížděky pak o 45 %. V posledních letech tak meziokresní a mezikrajská dojížděka do zaměstnání nahrazuje meziokresní migraci, jež naopak klesá. Až přes 40 % všech mezikrajských dojížděk se uskutečňuje nedenní formou často prostřednictvím přechodného bydliště. Největší nárůst v mezikrajské dojížděce zaznamenaly Ústecký a Moravskoslezský kraj, a to v obou případech až o 100 %. Nejvíce se na celkovém nárůstu veškeré mezikrajské

dojížd'ky podílí samotná Praha (ČSÚ, 2014). Lze tedy konstatovat, že mobilita obyvatelstva vyjíždějícího, resp. dojíždějícího do zaměstnání na delší vzdálenosti stoupla (Szczyrba, Toušek 2004, 22).

Na základě údajů z dosud posledního sčítání lidu (SLDB 2011) vyjíždělo z místa nikoliv již trvalého bydliště, nýbrž obvyklého bydliště, 2 062 tisíc ekonomicky aktivních zaměstnaných osob, přičemž u 99 tisíc vyjíždějících zaměstnaných osob nebyla cílová obec vyjížd'ky zjištěna. Rovněž osoby pracující na adrese svého obvyklého pobytu (581 tisíc) nebyly do vyjížd'ky, resp. dojížd'ky započteny. Dále platí diferencovanost vyjížd'ky a dojížd'ky podle velikosti obce bydliště, přičemž vyjížd'ka do zaměstnání výrazně převažuje ve většině menších obcí. Ještě u obcí s 10 000-19 999 obyvateli převažují vyjíždějící za prací nad počtem osob zaměstnaných v obci svého bydliště. Největší podíl vyjíždějících do zaměstnání se realizoval mezi obcemi v rámci téhož okresu (viz obr. 8). Na krajské úrovni měly všechny kraje záporné saldo dojížd'ky do zaměstnání, výjimkou je s kladným saldem Praha (ČSÚ 2018a, 127-129).

4. 2 Dojížd'ka do škol

Tak jako dojížd'ka do zaměstnání, patří i dojížd'ka do škol k významným regionálním procesům. Koneckonců úroveň vzdělanosti obyvatelstva je klíčovým faktorem konkurenceschopnosti obyvatelstva a důležitým socioekonomickým ukazatelem každého regionu. České školství doznalo od devadesátých let rozvoje v sekundárním a terciárním vzdělávání. Vysoké školy rozšířily nabídku oborů, zejména na bakalářských stupních. Rovněž vyšší odborné školy našly v rámci terciárního vzdělávání své uplatnění (ČSÚ, 2014). Dojížd'ku do vyšších a vysokých škol a částečně i středních škol určuje lokalizace těchto školských zařízení, která jsou situována především v krajských nebo větších městech. Obvykle disponují i ubytovacími kapacitami, proto bývá dojížd'ka do těchto škol stále častěji nedenního charakteru. Směry, objem i intenzita dojížd'ky jsou ovlivněny jak oborovým zaměřením škol, tak preferencemi jednotlivých studentů a v neposlední řadě dopravní dostupností. Dojížd'ka do základních a částečně i středních škol souvisí nejen se sítí školských zařízení, ale také se vzdáleností mezi bydlištěm a danou školou. Snaha minimalizovat dojížd'kové, resp. časové vzdálenosti je vzhledem k věku nejvíce zohledňována u žáků základních, příp. středních škol (ČSÚ 2018a, 127). Z tohoto hlediska patří k nejpálčivějším problémům dostupnost základních, potažmo středních škol, kdy v důsledku nepříznivého

populačního vývoje dochází ke slučování, v horším případě k zániku školských zařízení, a to především v malých venkovských obcích. Když se přihlédne k omezené dopravní obslužnosti venkovských mikroregionů, může to mít neblahé důsledky v kontextu s migrační atraktivitou a vůbec budoucího demografického vývoje obce (ČSÚ, 2014).

4. 2. 1 Dojíždka do škol po roce 1980

Mezi lety 1980 a 1991 se zvýšil počet vyjíždějících do škol a učilišť o necelých 100 tisíc. Z tohoto nárůstu se 15 tisíce podílela vyjíždka žáků základních škol, přestože došlo ke snížení počtu žáků základních škol o téměř 200 tisíc. Důvodem je jednak rušení škol v menších venkovských obcích a také vyšší počet obcí v roce 1991 než před rokem 1980, tudíž počet vyjíždějících narostl. Dále se na přírůstku podílí asi z 50 tisíc vyjíždějící učni a z 35 tisíc vyjíždějící studenti středních a vysokých škol. Vyjíždka žáků základních škol se realizovala převážně v rámci okresu (přes 91 % vyjíždky), zatímco u žáků učilišť a studentů, převážně vysokých škol, přes hranice okresu. Nejvyšší intenzita vyjíždky byla u žáků SOU (z 1000 všech žáků jich vyjíždělo 694), dále u studentů SŠ a VŠ (z 1000 žáků jich vyjíždělo 554), nejméně u žáků základních škol (152 žáků na 1000 celkově) (ČSÚ 1991, 87-88).

V roce 2001 vyjíždělo do škol celkem 620 848 žáků, studentů a učňů, což bylo v porovnání s předchozím sčítáním lidu v roce 1991 asi o 12,5 tisíc méně. Zatímco vyjíždka do škol se mezi obcemi v rámci okresu příliš nezměnila, tak vyjíždka mezi okresy se v rámci kraje na jedné straně výrazněji snížila, na straně druhé vyjíždka mezi kraji výrazněji stoupla. Uvedený nárůst lze přičíst celkovému nárůstu mezikrajské mobility, zejména u vysokoškoláků formou nedenní vyjíždky (ČSÚ, 2001). Na základě posledního realizovaného sčítání lidu (SLDB 2011) se evidovalo 784 tisíc vyjíždějících žáků a studentů. Vyjíždka do škol zaujímá asi čtvrtinu celkové vyjíždky a více koreluje v porovnání s vyjíždkou do zaměstnání s velikostí obce bydliště, neboť v řadě menších venkovských obcí základní školy nejsou nebo je pouze první stupeň základního vzdělávání (viz obr. 8) (ČSÚ 2018a, 127-128). Na místě je však nutno připomenout, že údaje o dojíždce (vyjíždce) nelze z posledních dvou cenzů z let 2001 a 2011 porovnávat (viz následující kapitola).

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

Obr. 8: Vyjíždka do zaměstnání a škol dle velikostních skupin obcí z údajů SLDB 2011

Zdroj: ČSÚ 2018a, 128

5 Datová základna – údaje k vnitřní migraci a dojížděce do zaměstnání

5. 1 Data k vnitřní migraci

Na našem území se poskytují data o migraci tzv. průběžnou registrací, jež eviduje změny místa trvalého bydliště osob formou „Hlášení o stěhování“. Statisticky začala být vnitřní migrace zjišťována od 1. 5. 1949, přičemž se za vnitřní migraci považuje změna trvalého bydliště, kdy dochází k překročení administrativní hranice obce v rámci státu. Od roku 1976 je součástí vnitřní migrace i stěhování uvnitř Prahy (do roku 1991 mezi městskými obvody, od roku 1992 potom mezi urbanistickými obvody). Sledování vnitřní migrace probíhalo zpočátku pouze za větší územní celky (okresy a kraje), až v roce 1961 se poprvé zjišťovalo stěhování i na úrovni obcí. Data průběžné registrace vnitřní migrace lze považovat za kvalitní. Mezi kladné stránky patří, že kromě samotné změny místa bydliště zjišťuje i důvod stěhování a některé další charakteristiky migrantů, jako pohlaví, věk apod. Další výhodou spočívá v kontinuitě dlouhodobějšího sledování vývoje. Na opačné straně evidují pouze změny trvalého bydliště, nikoliv i přechodná bydliště, která se v posledních letech často vyskytují.

Dalším významným zdrojem informací o migraci je Sčítání lidu, domů a bytů (cenzy nebo SLDB). Tento zdroj má však velkou nevýhodu v tom, že se realizuje pouze jednou za 10 let, čímž znemožňuje sledovat průběžný vývoj migrace (Čekal 2006, 19-23). Více o Sčítání lidu, domů a bytů v další podkapitole.

5. 2 Data k dojížděci do zaměstnání

Základní zdrojem informací o dojížděci do zaměstnání je na našem území od roku 1961 Sčítání lidu, domů a bytů (Československé sčítání), které poprvé v tomto roce (1. 3. 1961) zjišťovalo údaje o dojížděci. Získaná data však byla v porovnání s daty dostupnými dnes dosti omezená, třebaže byla sledována dojížděka pouze pro 325 dojížděkových center, z toho 216 na území dnešní ČR. Na rozdíl od sčítání v následujících letech se nezjišťovalo všechno vyjíždějící ekonomické obyvatelstvo, protože se vynechala dojížděka za prací u družstevních rolníků.

Při Československém sčítání lidu 1970 došlo k rozšíření sledovaných ukazatelů. Zvýšil se počet dojížděkových center na 1 975, z toho 1 576 na našem území. Navíc se zjišťoval například čas při cestě do zaměstnání, použitý dopravní prostředek apod.

V rámci Československého sčítání lidu 1980 se za dojížděková centra považovaly ty obce, kam dojíždělo za prací alespoň deset osob. V Československu bylo potom vymezeno celkem 2 217 center dojížděky, z toho 1 506 na našem území.

Významný zlom přineslo Československé sčítání lidu 1991, kdy se sledovala dojížděka již za všechny obce, samozřejmě pokud do obce dojížděla alespoň jedna osoba. Stejně jako při předchozích sčítání, se v rámci dojížděky zjišťovaly i doplňující údaje, jako čas strávený při dojížděci, struktura dojíždějících osob podle pohlaví, věku nebo denní či nedenní dojížděka apod.

První samostatné sčítání lidu v ČR – SLDB 2001 se realizovalo v obdobné struktuře, jako v roce 1991. Přesto se při komparaci objevují jisté rozdíly, z čehož pramení omezená srovnatelnost dat (tamtéž, 19-23).

5. 3 Komparace údajů o dojížděci do zaměstnání ze SLDB 1991, SLDB 2001 a SLDB 2011

V předešlé podkapitole padla zmínka o jistém omezení v porovnatelnosti dat ze SLDB 1991 a 2001, údaje z posledního sčítání lidu – SLDB 2011 však nejsou výjimkou a není

žádným tajemstvím, že jsou mnohými odborníky vzhledem k jejich vypovídající hodnotě zpochybňovány. Nejprve však k datům o dojížděci do zaměstnání ze SLDB 1991 a SLDB 2001. V rámci Sčítání lidu v roce 1991 se dojížděka do zaměstnání zjišťovala u obyvatel ekonomicky aktivních (EAO), přičemž za EAO se považovaly například i osoby pomáhající, hledající zaměstnání, ale i pracující důchodci, ženy na mateřské a osoby vykonávající vojenskou základní službu či osoby ve výkonu trestu. U všech těchto osob byla evidována dojížděka do zaměstnání dle stavu před vznikem uvedených skutečností. Zatímco při Sčítání lidu v roce 2001 se například pracující studenti a učni či osoby hledající zaměstnání započítávali již mezi ekonomicky neaktivní obyvatelstvo. Zásadní rozdíl mezi oběma cenzy dále spočívá ve zmiňovaných administrativních změnách (především ve vymezení obcí), ke kterým docházelo zejména na počátku 90. let v rámci tzv. dezintegrace obcí. Kdy se spolu se zvyšováním počtu obcí zvyšoval i počet dojížděk, resp. vyjížděk (tamtéž 23-24, 2006).

Jedním z hlavních nedostatků SLDB 2011 je relativně mnoho nezjištěných údajů, kdy se v první řadě zvýšil počet osob s nezjištěným údajem o ekonomické aktivitě. Tento počet se oproti údajům SLDB 2001 zvýšil až sedminásobně. Ještě více nezjištěných údajů vzniklo v zjišťování samotné dojížděky a vyjížděky. Při sčítání lidu v roce 2011 nevedlo údaj o vyjížděci až 34,3 % z těch, kteří údaje vyplnit měli. V neposlední řadě porovnání údajů ze SLDB 2011 a SLDB 2001 komplikuje i metodická změna, kdy v roce 2011 nebyly do počtu vyjíždějících zahrnuty osoby bez stálého pracoviště (celkem 233 tisíc) (ČSÚ 2018a, 126).

6 Metodika

Práce se ve své praktické části v návaznosti na část teoretickou zabývá vyhodnocováním základních typů prostorové mobility obyvatelstva na území Zlínského kraje, kterými jsou **vnitřní migrace**, **dojížděka do zaměstnání** a **dojížděka do škol**. Při analýze každého z těchto pohybů se postupuje nejprve tzv. „zdola“, tj. od lokální úrovně – (za obce), přes mikroregionální úroveň – (za správní obvody obcí s rozšířenou působností – SO ORP) až k mezoregionální úrovni (za Zlínský kraj jako celek). Všechny tři pohyby se zpracovávaly na základě dat společnosti CENARS poskytnutých Katedrou geografie Přírodovědecké fakulty Univerzity Palackého v Olomouci, přičemž data o dojížděci jsou oficiálními daty ze SLDB 2011. V případě vývoje migrace byla použita data ČSÚ z Databáze demografických údajů za obce ČR, která jsou veřejnosti dostupná na internetových stránkách ČSÚ. V rámci stručného nastínění vývoje dojížděky do zaměstnání a do škol se práce opírala o Pramenná díla z jednotlivých cenzů, jež jsou taktéž veřejnosti dostupná na internetových stránkách ČSÚ. Co

je však důležité na místě s odkazem na předchozí kapitolu podotknout, že data o dojížděci do zaměstnání a škol z roku 2011 disponují nedostatky, tudíž i jednotlivé výsledky a vůbec závěry v práci mají jisté rezervy.

Než se přistoupilo k analýze jednotlivých pohybů obyvatel v kraji, pozastavilo se u socioekonomických charakteristik kraje, jež s těmito pohyby úzce souvisí. V první řadě se jedná o demografickou analýzu konkrétních regionů, dále o zhodnocení trhu práce a s tím související výskyt nejvýznamnějších zaměstnavatelů co do počtu zaměstnaných osob. V neposlední řadě o sídelní strukturu a kvalitu dopravní infrastruktury. Ke stručnému vyhodnocení těchto charakteristik posloužily mimo jiné údaje z ČSÚ a portálu Ministerstva práce a sociálních věcí (MPSV), dostupné rovněž veřejnosti na internetových stránkách. Všechny výstupy jsou zachyceny v podobě tabulek, grafů a především map. Tabulky a grafy byly zpracovány v programu Microsoft Excel (MSE), mapové výstupy pak v programu ArcMap od společnosti ESRI. V tomto mapovém prostředí posloužila také geografická data od firmy ARCDATA PRAHA poskytující veřejnosti zdarma geografickou databázi České republiky ArcČR500, z nichž pro účely práce použily vrstvy (shapefile) administrativního členění ČR. Vrstva obcí obsahuje 6 253 obcí a vztahuje se k roku 2016 (ArcCR500, 2016). Data společnosti CENARS poskytnuta Katedrou geografie se však vztahují k roku 2011. Ve Zlínském kraji se k tomuto roku nacházelo 307 obcí, avšak v roce 2012 se na území kraje osamostatnily od Valašského Meziříčí dvě obce – Poličná a Krhová. Tudíž byly tyto dvě obce z vrstvy vyškrtnuty a zahrnuty nadále k Valašskému Meziříčí. Poslední metodická poznámka se týká pojmu správní obvod, jenž se v praktické části hojně používá. Tímto slovním spojením se zkráceně rozumí správní obvod obce s rozšířenou působností (SO ORP). Podobně se někdy může objevit pojem centrum správního obvodu, čímž je chápána obec s rozšířenou působností (ORP)

6. 1 Vnitřní migrace

Migrační trendy vyhodnocuje práce prostřednictvím ukazatele hrubé míry migračního salda na 1 000 obyvatel středního stavu za sledované období (v ‰), přepočtenou vždy za dané sledované období na průměrnou hrubou míru migračního salda. Metoda k vyjádření tohoto ukazatele se provedla dvojím způsobem – v případě meziobecní a mezikrajské migrace metoda pseudokartogramu a migrace mezi SO ORP tzv. paprskovou metodou.

Údaje získané jednak z internetových stránek ČSÚ (Databáze demografických údajů za obce ČR), jednak Katedrou geografie (data CENARS) bylo potřeba nejprve upravit,

k čemuž posloužila zejména funkce v Microsoftu Excel (MSE) – SVYHLEDAT. Tato funkce výrazně usnadnila vyhledávat konkrétní obce, resp. jejich kódy, v rámci většího seznamu, zpravidla obcí ČR či Zlínského kraje, a porovnávat shodné proměnné, v tomto případě nejčastěji právě podle kódů obcí, nebo názvu SO ORP či názvu krajů. Posléze byla potřeba jednotlivé migrační proudy směřující z obce do obce zagregovat (sloučit), k čemuž se vybízelo použít kontingenčních tabulek v MSE. Jakmile byly jednotlivé obce zagregovány a pomocí funkce SVYHLEDAT přiřazeny k příslušným vyšším územním celkům (SO ORP, kraj), tak se pomocí nástroje v MSE – Filtr vyseletovaly potřebné obce, SO ORP nebo kraje. Tyto tři funkce tak byly nedílnou součástí mezi výpočtů, bez kterých by se práce neobešla. Po všech úpravách se tabulka v MSE přes funkci Join nahrála do vrstvy obcí či SO ORP v prostředí ArcMap. V tomto programu došlo k finálním úpravám mapových výstupů dle požadavků (nastavení intervalů, barevně škály apod.). V případě tzv. paprskové metodě se navíc využilo funkce XY To Line k vytvoření linií (paprsků) podle souřadnicového systému.

Poslední poznámka k migraci se týká dat poskytnutých Katedrou geografie (data CENARS). Jedná se o data z období let 1991-2012, která jsou však přepočítána, a proto mezi sebou porovnatelná. To se týká i příslušné použité vrstvy v ArcMapu, jež čítá 5 702 obcí. Avšak sledované období 1972-1976, za něhož jsou hodnoty přepočteny k údajům ke konci roku 2017, je v ArcMapu zvizualizováno prostřednictvím vrstvy obcí aktualizovanou k roku 2016, tedy v počtu 6 253 obcí.

6. 2 Dojížd'ka do zaměstnání a škol

Další metodický nedostatek se týká relativizace společného ukazatele salda dojížd'ky, který byl v práci primárně používán. Jeden z nejčastějších ukazatelů těchto procesů se totiž nepřepočítával na celkový počet zaměstnaných, resp. žáků, studentů a učňů, jak by metodicky příslušelo, nýbrž na počet obyvatel v dané věkové kategorie. V případě dojížd'ky do zaměstnání na počet obyvatel ve věku 15-64 let, tedy v produktivním věku, v případě dojížd'ky žáků do základních škol ve věku 0-14 let a dojížd'ky do středních a vysokých škol ve věku 15-64 let. Důvodem byla absence dat na úrovni obcí, proto se i v dalších úrovních (mezi SO ORP a kraji) počítalo jednotným způsobem, přepočtem na obyvatelstvo žijící v dané obci.

Postup při zpracování dat byl v podstatě totožný jako v případě vnitřní migrace. Data o dojížd'ce byla rovněž poskytnuta Katedrou geografie (data CENARS) a vztahovala se k roku 2011. Použité kartografické metody se shodují s metodami při analýze vnitřní migrace pouze

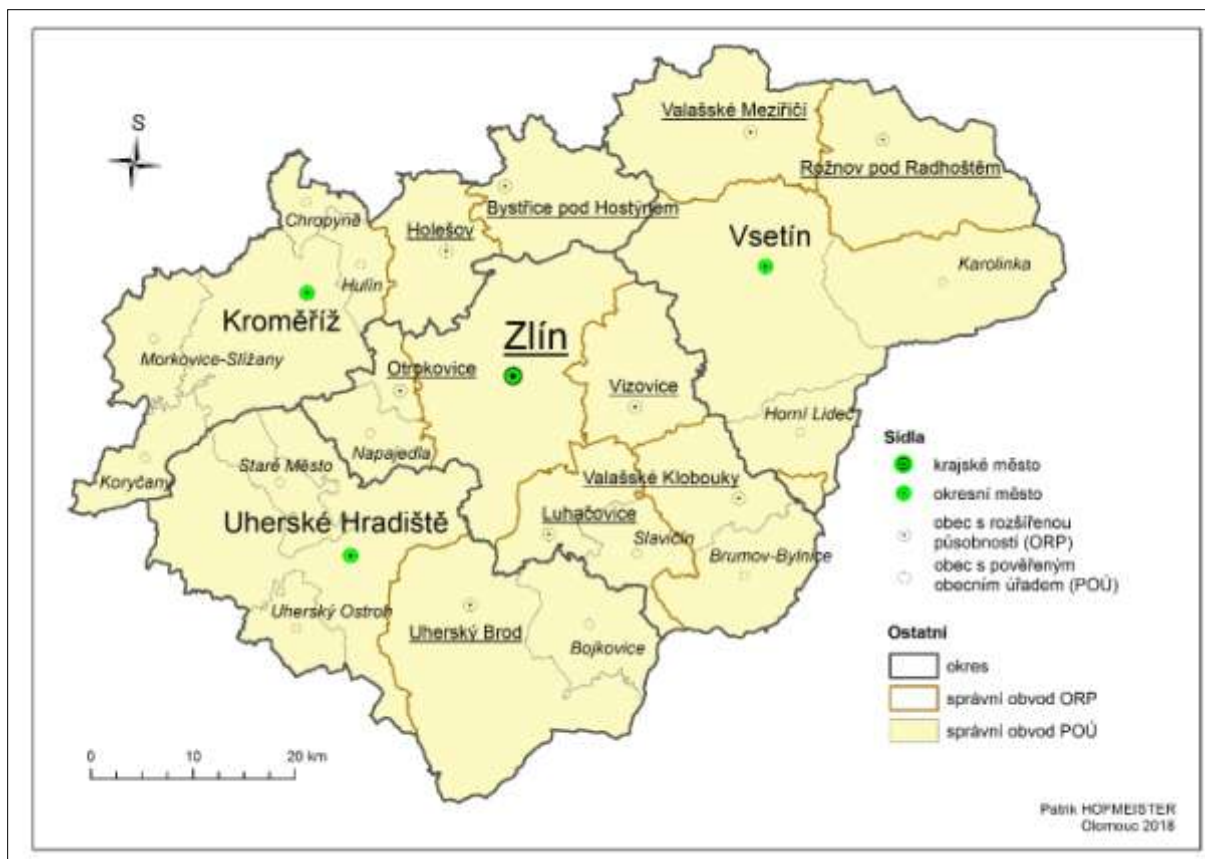
s tím rozdílem, že namísto vyjádření intenzity toků mezi SO ORP tzv. paprskovou metodou, byla intenzita dojížděky do škol mezi SO ORP znázorněna schématem získaným online aplikací Circos Table Viewer. Tato aplikace podporuje pouze textové soubory s koncovkou txt. Proto před tím, než se požadovaný soubor nahrál do aplikace a podle vlastního nastavení vizualizoval, byla data potřeba nejprve upravit do kontingenční tabulky, a to bez mezer a diakritiky a následně uložit ve formátu txt.

7 Základní charakteristika Zlínského kraje

Zlínský kraj jakožto jeden ze 14 územně samosprávných celků ČR se rozprostírá při státní hranici se Slovenskem ve východní části střední Moravy. Kraj potom na jihozápadě sousedí s Jihomoravským krajem, od severozápadu s Olomouckým krajem a severně s krajem Moravskoslezským. Rozlohou 3 963 km² se jedná o čtvrtý nejmenší kraj. Počet obyvatel k 31. 12. 2016 dosahoval 583 698, což kraj řadí k osmému místu co do počtu obyvatelstva. Hustotou se 147 obyv./km² převyšuje celorepublikový průměr (133 obyv./ km²) a je pátým nejlidnatějším krajem (kr-zlinsky.cz, 2018a). Území kraje tvoří 4 okresy - Kroměříž, Uherské Hradiště, Vsetín a Zlín, které jsou dále rozčleněny do 13 správních obvodů obcí s rozšířenou působností (SO ORP) a 25 správních obvodů s pověřeným obecním úřadem (SO POÚ) (perspektiva.utb.cz 2018, 5) (viz obr. 9).

Povrch kraje charakteristický členitým, převážně kopcovitým terénem tvoří převážně pahorkatiny a vrchoviny. Při státní hranici leží dvě chráněné krajinné oblasti: Beskydy a Bílé Karpaty. Největším a současně nejvýznamnějším vodním tokem je řeka Morava protékající západní částí kraje. Využití území v kraji odpovídá přírodním poměrům, kdy území pokrývá téměř z 50 % zemědělská půda a 40 % lesní půda. Nejvíce zemědělské půdy připadá okresu Uherské Hradiště (z 58 % rozlohy okresu), na druhé straně nejvíce lesní půdy okresu Vsetín (z 55 % rozlohy okresu).

Hospodářství Zlínského kraje se opírá o zpracovatelský průmysl, konkrétně jde o podniky kovodělného, dřevozpracujícího, elektrotechnického a textilního průmyslu. Nejvýznamnější průmyslové oblasti se vážou na aglomerace Zlín-Otrokovice-Napajedla, kde žije přes 100 tisíc obyvatel, dále aglomerace Uherské Hradiště-Kunovice-Staré Město s necelými 40 tisíci obyvateli a také na samotná města Kroměříž, Vsetín a Valašské Klobouky (kr-zlinsky.cz, 2018a).



Obr. 9: Administrativní mapa Zlínského kraje.

Zdroj: ArcCR500, 2016; vlastní zpracování

7.1 Sídelní struktura kraje

Na území kraje se nachází celkem 307 obcí, z nichž 30 se statutem města (krlinsky.cz, 2018a). V porovnání s ostatními kraji je to spolu s Olomouckým krajem nejmenší počet měst. (ČSÚ, 2017a). Za účelem zhodnocení sídelního systému Zlínského kraje zpracoval odbor územního plánování a stavebního řádu Zlínského kraje studii sídelní struktury vyhodnocující význam jednotlivých obcí. Hlavním úkolem bylo zjistit, zda nemá některá z obcí vyšší funkci, než je její současná funkce podle administrativního zařazení. Jednou z použitých metod bylo vyhodnocení vybraných jevů (indikátorů) pro každou obec, přičemž mezi sledovanými jevy (indikátory) byl vývoj počtu obyvatelstva mezi SLDB 2001 a 2011, kde byl zahrnut i mechanický pohyb (migrace) obyvatelstva, dále vyjíždka a dojíždka do zaměstnání a škol. Na základě celkového výsledku, jenž odpovídá komplexně hodnocenému významu obcí z vícekritériálního hlediska, byly jednotlivé obce zařazeny do 5 kategorií. Autoři této studie došli k závěru, že sídelní systém Zlínského kraje je stabilizovaný, není tudíž potřeba jeho zásadních změn (úpravy významu sídel). Oproti ostatním krajům zde

existuje jedno dominantní centrum – Zlín, ostatní centra na nižších hierarchických úrovních přibližně odpovídají administrativnímu zařazení. Nicméně i sami autoři připouští nedostatky, kterým je mimo jiné nezohlednění významných center ležících za hranicí Zlínského kraje. Například obce Chropyně, Koryčany nebo Uherský Ostroh jakožto okrajové obce Zlínského kraje totiž přirozeně spádují do center mimo kraj a využívají jejich funkce (kr-zlinsky.cz, 2018b).

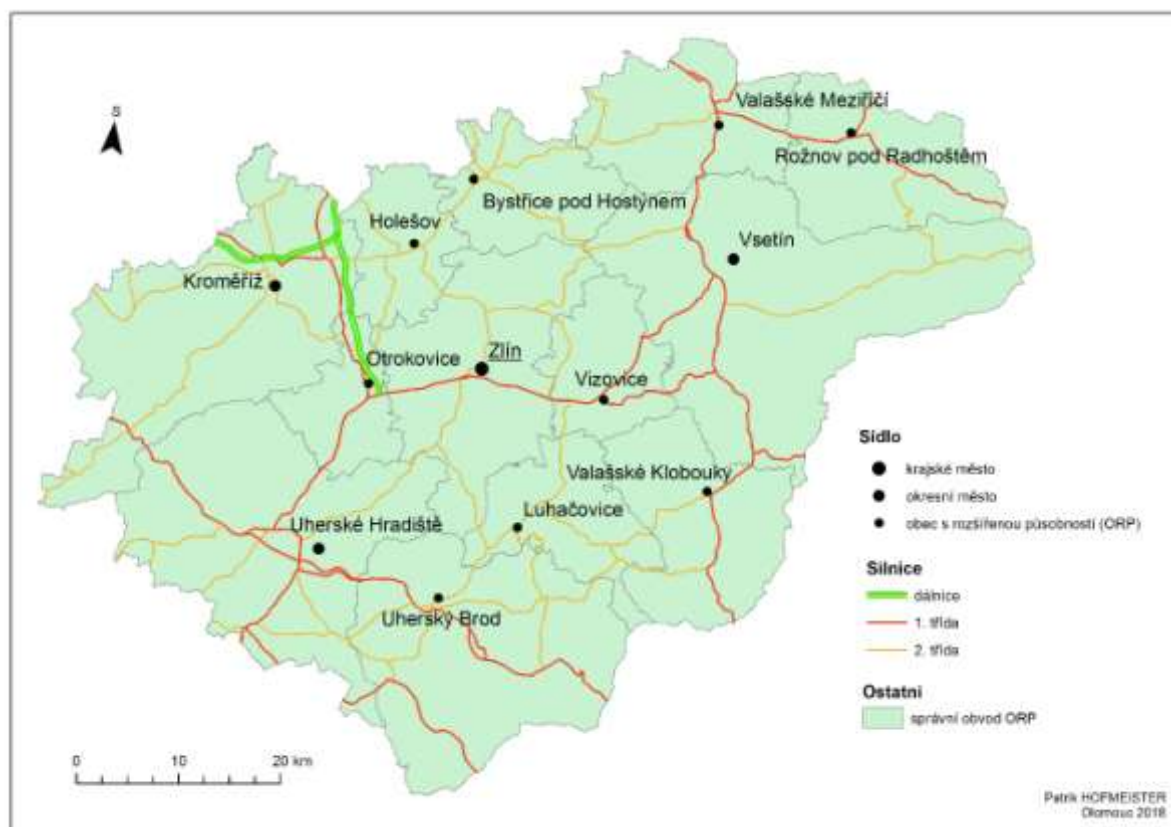
7. 2 Dopravní infrastruktura kraje

Zlínský kraj nemá vzhledem k poloze v ČR ideální dopravní polohu, což se projevuje mimo jiné negativními ekonomickými dopady. Zvláště tím trpí krajské město Zlín. Nicméně vstup ČR do EU a později do Schengenského prostoru pomohlo tuto bariéru snížit. Navíc v posledních letech dochází ke zlepšování dopravní dostupnosti kraje, kdy probíhá intenzivní výstavba dálnic a silnic I. třídy. V současnosti vede do Zlínského kraje přímé dálniční spojení s hlavním městem, Prahou, a pokračuje výstavba do dalších významných centrech kraje (katalogfiremzk.cz, neuvedeno). Dopravní infrastruktura a s tím související dopravní obslužnost nemalou měrou ovlivňuje nejen dojížděku do zaměstnání a škol, ale také atraktivnost jednotlivých oblastí, na základě čehož se obyvatelé také rozhodují při volbě místa bydliště. Proto je na místě vyjmenovat nejdůležitější dopravní tepny procházející krajem.

Co se týče dálnic, vstupuje do kraje zmíněný nově vybudovaný úsek D1 (hranice kraje-Kroměříž-Hulín-hranice kraje). Na tento dálniční úsek navazuje dřívější rychlostní silnice R55 (Hulín-Otrokovice), dnes D55, jež dočasně končí v Otrokovicích. Výhledově se totiž plánuje pokračování výstavby jižním směrem až do Břeclavi. V Otrokovicích se na dálnici D55 napojuje silnice I/49 (Otrokovice-Zlín-Vizovice-Valašská Polanka-Střelná-státní hranice ČR/SR). Jedná se o jednu z nejvytíženějších silnic v kraji, neboť v současnosti zajišťuje napojení na krajské město. Na severovýchodě kraje je pátevní komunikací dálková silnice, I/35 (hranice kraje-Valašské Meziříčí-Rožnov pod Radhoštěm-Horní Bečva-hranice kraje), jež je součástí mezinárodního tahu E 462. Součástí mezinárodní trasy E 50 je nejdůležitější z hlediska tranzitní dopravy silnice I/50 (hranice kraje-Uherské Hradiště-Starý Hrozenkov-hranice ČR/SK). Plynulost dopravy na této trase zajišťuje několik vybudovaných obchvatů, a to Uherského Hradiště, Uherského Brodu a Bánova. V současnosti se hovoří o vybudování obchvatu Starého Hrozenkova. Na západě kraje vede severojižním směrem nejvýznamnější silnice I/55 (hranice kraje-Hulín-Otrokovice-Staré Město-Uherské Hradiště-Kunovice-Uherský Ostroh-hranice kraje), jež často bývá přetížena nákladní dopravou. Rovněž

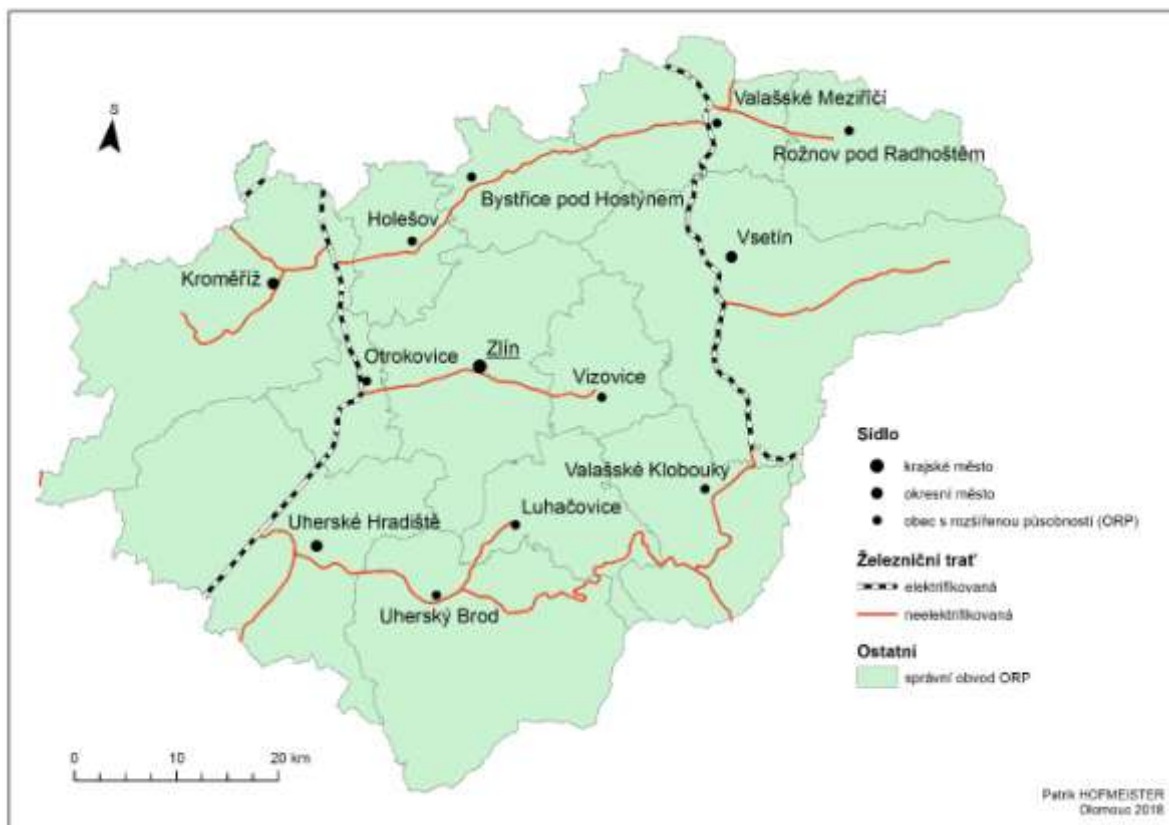
ve východní části kraje vede v severojižním směru významná dopravní tepna, silnice I/57 (hranice kraje-Valašské Meziříčí-Vsetín-Horní Lideč-státní hranice ČR/SR) (viz obr. 10)

Co se týče železniční dopravy, patří k nejdůležitějším tratím Trať 330 Přerov-Břeclav, která je součástí II. železničního koridoru. Tato trať významným způsobem spojuje regiony na západě kraje, jako Kroměřížsko, Otrokovicko a Uherskohradištsko. V Otrokovicích se napojuje Trať 331 Otrokovice-Vizovice sloužící především k napojení krajského města. Jedná se v podstatě o příměstskou dráhu, která je však vzhledem k technickým parametrům nevyhovující. K dalším významným celostátním tratím patří Trať 280 Hranice na Moravě-Horní Lideč st. hr., která se napojuje na II. a III. železniční koridor. Trať 340 Brno hl. n-Uherské Hradiště spojuje centrum Jihomoravského kraje – Brno s Uherským Hradištěm. Tato trať je z hlediska regionální dopravy vyhovující. Trať 341 Staré Město-Uherské Hradiště-Nemšová st. hr. spojuje důležitá centra kraje na jihozápadě a jihovýchodě, tedy Uherské Hradiště, Uherský Brod, Bojkovice a Bylnici (Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s.r.o; 2011) (viz obr. 11).



Obr. 10: Silniční síť ve Zlínském kraji.

Zdroj: ArcCR500, 2016; vlastní zpracování

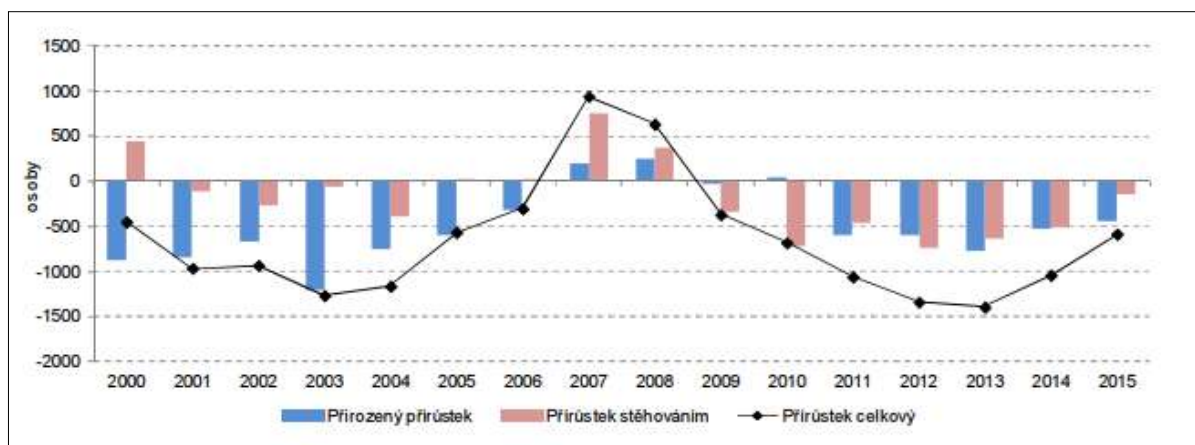


Obr. 11: Železniční síť ve Zlínském kraji.

Zdroj: ArcCR500, 2016; vlastní zpracování

7.3 Socioekonomická charakteristika kraje

Počet obyvatelstva Zlínského kraje s výjimkou let 2007 a 2008 dlouhodobě klesá, a to již od vzniku kraje v roce 2000. Celkem k roku 2015 ubylo 13 214 obyvatel, přičemž v roce 2015 se počet obyvatel snížil o 585 osob, což je 5. nejvyšší pokles mezi kraji. Na úbytku obyvatelstva se podílel jak přirozený úbytek, tak i záporné migrační saldo (viz. obr. 8) (ČSÚ 2016, 8). Z hlediska věkové struktury přibývá obyvatelstva důchodového věku, tedy poproduktivní složky, a obyvatelstvo tedy stárne. Index stáří v kraji vzrostl z 115,7 % v roce 2010 na 128,6 % v roce 2015 (tamtéž, 12). K 31. 12. 2016 potom dosahoval hodnot přes 131 % (ČSÚ, 2018d).



Obr. 8: Přirozený, migrační a celkový přírůstek obyvatelstva ve Zlínském kraji.

Zdroj: ČSÚ 2016, 8

V rámci jednotlivých správních obvodů Zlínského kraje žije nejvíce obyvatel kolem krajského města Zlín v SO ORP Zlín. V závěsu za ním stojí SO ORP Uherské Hradiště s aglomerací Kunovice-Uherské Hradiště-Staré Město. V tomto správním obvodu se zároveň nachází největší počet obcí. Dále následují SO ORP Kroměříž a SO ORP Vsetín. Nejvíce obyvatel tedy žije v těch správních obvodech, jejichž centra jsou okresními městy. Na druhé straně nejméně obyvatel bydlí v SO ORP Bystřice pod Hostýnem, SO ORP Vizovice a v SO ORP Luhačovice, kde počet obyvatel nepřekračuje hranici 20 tisíc (viz tab. 2). Index stáří dosahuje ve všech správních obvodech hodnot přes 100 %, v některých dokonce daleko od této hranice. Tak například v SO ORP Bystřice pod Hostýnem dosahuje až 146 %. V SO ORP Zlín a SO ORP Uherský Brod rovněž dosahuje vysokých hodnot. Naopak nejnižší hodnoty vykazují SO ORP Vizovice a SO ORP Valašské Klobouky. Z hlediska přirozeného přírůstu mezi lety 2013 a 2016 nabyly záporných hodnot všechny správní obvody kromě SO ORP Vizovice a SO ORP Valašské Meziříčí. Největšího poklesu přirozeného přírůstu zaznamenaly v tomto období SO ORP Holešov, SO ORP Bystřice pod Hostýnem a SO ORP Kroměříž, tedy regiony v okrese Kroměříž. Co se týče migračního přírůstu, kladné hodnoty vykazovaly ve sledovaném období pouze tři správní obvody, a to nejvíce SO ORP Holešov, dále SO ORP Vizovice a SO ORP Zlín. Na úrovni Zlínského kraje byl mezi lety 2013-2016 přirozený přírůstek kladný, migrační přírůstek však záporný. Z tabulky 2 plyne, že z následujících ukazatelů panují nejméně příznivé demografické podmínky v SO ORP Bystřice pod Hostýnem, na opačné straně SO ORP Vizovice zaznamenávají relativně příznivé hodnoty, kdy v daném období jsou hrubá míra přirozeného přírůstu a hrubá míra migračního

salda kladné a index stáří je z ostatních správních obvodů nejnižší. Pro zajímavost SO ORP Zlín s centrem v krajské městě pak nevykazuje na základě těchto ukazatelů příliš příznivé hodnoty (ČSÚ, 2018d).

Tab. 2: Základní demografické údaje za jednotlivé SO ORP Zlínského kraje.

SO ORP	Počet obcí*	Obyvatelstvo celkem**	Index stáří**(%)	Za období 2013-2016	
				hmpp_prum (‰)**	hmms_prum (‰)**
Bystřice pod Hostýnem	14	15 475	146,49	-1,62	-2,25
Holešov	19	21 423	126,95	-1,86	0,98
Kroměříž	46	69 141	132,93	-1,46	-0,84
Luhačovice	15	18 814	136,36	-0,12	-2,29
Otrokovice	10	34 393	136,20	-1,79	-0,59
Rožnov pod Radhoštěm	9	35 172	132,82	-0,65	-0,73
Uherské Hradiště	48	90 091	131,84	-0,72	-0,16
Uherský Brod	30	52 463	138,83	-1,31	-1,64
Valašské Klobouky	20	23 245	116,87	-1,08	-2,71
Valašské Meziříčí	18	41 504	120,23	0,11	-2,15
Vizovice	16	16 888	106,21	0,65	0,62
Vsetín	32	65 901	125,20	-0,85	-2,04
Zlín	30	99 188	137,05	-0,64	0,58
Zlínský kraj	307	583 698	131,09	-0,88	-0,83
ČR	x	10 578 820	120,74	0,15	1,34

Pozn.: *k 1. 1. 2016; ** k 31.12.2016

Zdroje: ČSÚ, 2018d; ČSÚ, 2017b

Z pohledu nezaměstnanosti byl na konci roku 2017 nejvyšší podíl nezaměstnaných osob v SO ORP Vsetín, těsně následovaný SO ORP Kroměříž a SO ORP Bystřice pod Hostýnem (viz tab. 3). U těchto okrajových správních obvodů kraje vyšplhal podíl na 4 % a výše. Nejnižší podíl nezaměstnaných osob naopak zaznamenal SO ORP Otrokovice, neboť jde o průmyslový region s výhodnou dopravní polohou. Dále SO ORP Luhačovice především díky lázeňské oblasti kolem Luhačovic. Nejvíce volných pracovních míst potom bylo ve správních obvodech zejména kolem větších měst. Jednalo se o SO ORP Uherské Hradiště, SO ORP Zlín a SO ORP Valašské Meziříčí. V těchto správních obvodech, kde počet volných míst

dosáhl přes 1000, byl největší rozdíl v porovnání s ostatními správními obvody v kraji (MPSV, 2018).

Tab. 3: Nezaměstnanost v jednotlivých SO ORP Zlínského kraje k 31. 12. 2017.

SO ORP	Dosažitelní uchazeči 15-64	Obyvatelstvo 15-64	Podíl nezaměstnaných osob (%)	Volná místa
Bystřice pod Hostýnem	410	10 247	4,0	90
Holešov	476	14 045	3,4	194
Kroměříž	1 899	45 405	4,2	760
Luhačovice	315	12 534	2,5	176
Otrokovice	484	22 673	2,1	445
Rožnov pod Radhoštěm	867	22 979	3,8	457
Uherské Hradiště	1 986	59 465	3,3	1 391
Uherský Brod	994	34 682	2,9	796
Valašské Klobouky	411	15 787	2,6	227
Valašské Meziříčí	1 075	27 262	3,9	1 007
Vizovice	331	11 473	2,9	200
Vsetín	1 859	43 735	4,3	749
Zlín	1 870	63 998	2,9	1 068

Zdroj: MPSV, 2018

Dostatek, resp. nedostatek pracovních míst v určitém území lze vyjádřit pomocí obsazených pracovních míst (OPM). Tento ukazatel je součtem zaměstnaných osob v daném regionu a saldem dojížděky, tedy rozdílem mezi za prací dojíždějícími do regionu a za prací vyjíždějícími mimo region. Ukazatel OPM tak vystihuje soběstačnost regionu z hlediska pracovních míst. Ve Zlínském kraji se v roce 2011 nacházely tři správní obvody, ve kterých převažoval počet OPM nad počtem zaměstnaným osobám žijících v daném správním obvodu (ČSÚ, 2011). Jednalo se o SO ORP Otrokovice (především vliv firmy Barum Continental), SO ORP Zlín (krajské město s velkými zaměstnavateli) a SO ORP Valašské Meziříčí (působnost společnosti DEZA) (Binek a kol. 2015, 9). Naopak nejnižší podíl OPM na počet zaměstnaných žijících v daném správním obvodu vykazuje SO ORP Bystřice pod Hostýnem. Tento podíl je nejvíce vyrovnaný v SO ORP Uherské Hradiště, kde dosahuje téměř 100 %. V rámci Zlínského kraje se počet zaměstnaných osob v regionu, kde bydlí, a počet OPM příliš neliší, neboť vzájemný podíl dosahuje 98,48 % (ČSÚ, 2011).

Tab. 4: Podíl obsazených pracovních míst a zaměstnaných osob v jednotlivých SO ORP Zlínského kraje z údajů SLDB 2011.

SO ORP	Počet obyvatel	Z toho zaměstnaní	Saldo dojížděky abs.	OPM*	Podíl OPM a zaměstnaných (%)
Bystřice pod Hostýnem	15 408	6 378	-966	5 412	84,85
Holešov	21 228	9 191	-1 280	7 911	86,07
Kroměříž	68 933	28 752	-1835	26 917	93,62
Luhačovice	18 754	8 443	-352	8 091	95,83
Otrokovice	34 394	15 462	2468	17 930	115,96
Rožnov pod Radhoštěm	34 817	14 920	-909	14 011	93,91
Uherské Hradiště	89 405	39 854	-654	39 200	98,36
Uherský Brod	52 062	22 130	-2 713	19 417	87,74
Valašské Klobouky	22 991	9 270	-1172	8 098	87,36
Valašské Meziříčí	41 341	17 857	1 090	18 947	106,10
Vizovice	16 565	7 749	-390	7 359	94,97
Vsetín	65 487	27 732	-1 575	26 157	94,32
Zlín	98 559	45 072	4444	49 516	109,86
Zlínský kraj	579 944	252 810	-3 844	248 966	98,48

*OPM (obsazená pracovní místa) = zaměstnaní + saldo dojíždějících

Zdroje: ČSÚ, 2011; CENARS, 2011

8 Největší zaměstnavatelé na území Zlínského kraje

V teoretické části bylo řečeno, že jedním z hlavních faktorů ovlivňujících dojížděku, resp. vyjížděku do zaměstnání je výskyt pracovních příležitostí, který není rovnoměrný. Navíc s rozvojem individuální dopravy, s diferenciací platových podmínek a s tím spojenou atraktivností pracovních příležitostí je stále více lidí ochotných dojíždět do zaměstnání na větší vzdálenosti. V návaznosti na předchozí kapitolu se v roce 2011 na území kraje vyskytovalo nejvíce obsazených pracovních míst v průmyslové oblasti Otrokovic, která plynule navazuje na Zlín, a dále kolem Valašského Meziříčí. Jádrem průmyslové oblasti v Otrokovicích je bezpochybně areál společnosti Continental Barum s.r.o., přední světový vývozce pneumatik (continental.jobs.cz, 2018) a s počtem zaměstnanců sahající až k 5 000 největší zaměstnavatel v kraji (hbi.cz, 2018). Na Continental Barum s.r.o. se přímo v Otrokovicích vážou další významné firmy z gumárenského průmyslu zaměstnávající přes 500 osob. Dalším významným zaměstnavatel v SO ORP Otrokovice je Fatra, a.s. v Napajedlech patřící

k významným světovým zpracovatelům plastů (PVC, PE, PET). (fatra.cz, 2018). Tato společnost zaměstnává téměř 1 500 zaměstnanců. V SO ORP Zlín nejvíce osob zaměstnává Krajská nemocnice T. Bati, a.s. ve Zlíně, a to mezi 2 500-2 999 zaměstnanci (hbi.cz, 2018). Nemocnice patří mezi 10 největších nemocnic v České republice (kntb.cz; 2012). K dalším významným zaměstnavatelům v tomto správním obvodu se řadí HP TRONIC Zlín, spol. s.r.o. a Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, oba subjekty zaměstnávají shodně mezi 1 000-1 499 osob. V SO ORP Rožnov pod Radhoštěm se nachází třetí společně s Českou Zbrojovkou a Uherskohradišťskou nemocnicí největší zaměstnavatel v kraji – ON SEMICONDUCTER CZECH REPUBLIC, s.r.o. s 1 500-1 999 zaměstnanci. V nedalekém Valašském Meziříčí v SO ORP Valašské Meziříčí již zmíněná DEZA, a.s., jež zaměstnává mezi 1 000-1 499 zaměstnanci (hbi.cz, 2018). Společnost se zabývá zpracováním surového dehtu a benzolu (deza.cz, 2018). Další významní zaměstnavatelé z řad strojírenské výroby se nachází v Uherském Brodě, jedná se o zmiňovanou Českou Zbrojovku a.s. a Slovácké strojírný, akciová společnost. Česká zbrojovka vyrábí ruční palné zbraně (prodej-zbrani.cz, neuvedeno), Slovácké strojírný se zaměřují na vyspělou strojírenskou výrobu (sub.cz, neuvedeno). Oba podniky patří k nejvýznamnějším ve Zlínském kraji a zaměstnávají přes 1 000 zaměstnanců ze širokého okolí Uherského Brodu. Posledními zaměstnavateli, kteří zaměstnávají přes 1 000 zaměstnanců, jsou Uherskohradišťská nemocnice a.s. v Uherském Hradišti s 1 500-1 999 zaměstnanci a ve Vsetíně společnost INDET SAFETY SYSTEMS a.s. poskytující 1 000-1 499 pracovních míst (hbi.cz, 2018). Tato společnost dodává prvky pro bezpečnostní systémy v automobilech, jako jsou airbagy a bezpečnostní pásy (iss-cz.com, neuvedeno).

Tabulka 5 obsahuje seznam jedenácti největších zaměstnavatelů ve Zlínském kraji s přibližnými počty zaměstnanců podle databáze firem HBI. Žebříčku jasně vévodí společnost Continental Barum s.r.o. V SO ORP Zlín zaměstnává nejvíce osob HP TRONIC Zlín, spol. s.r.o. a Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně. Na Uherskobrodsku potom dominuje Česká zbrojovka společně se Slováckými strojírnami. V SO ORP Bystřice pod Hostýnem, SO ORP Holešov, SO ORP Kroměříž, SO ORP Luhačovice, SO ORP Valašské Klobouky a SO ORP Vizovice nesídlí žádný zaměstnavatel s 1 000 a více zaměstnanci (hbi.cz, 2018). Přestože byla v Holešově vybudována Strategická průmyslová zóna Holešov, která měla přilákat zejména zahraniční investory a přispět tak k ekonomickému oživení v celém okolí, není doposud plně využita. Důvodem jsou především spory s aktivisty o podzemních zásobách pitné vody, které se pod průmyslovou zónou vyskytují. Tyto spory totiž brání přilákat do zóny investory (Němec *in* zlin.idnes.cz, 2015). Co se týče SO ORP Zlín, nachází se ve Zlíně a jeho blízkém

okolí zejména směrem k Otrokovicím relativně mnoho firem, ale spíše soukromníků s menšími počty zaměstnanců. Podobně je na tom Uherské Hradiště s přilehlými Kunovicemi a Starým Městem (hbi.cz, 2018).

Tab. 5: Největší zaměstnavatelé ve Zlínském kraji dle počtu zaměstnanců.

Zaměstnavatel	Počet zaměstnanců	sídlo	
		obec	SO ORP
Continental Barum s.r.o.	4 000-4 999	Otrokovice	Otrokovice
Krajská nemocnice T. Bati, a.s.	2 500-2 999	Zlín	Zlín
ON SEMICONDUCTER CZECH REPUBLIC, s.r.o.	1 500-1 999	Rožnov pod Radhoštěm	Rožnov pod Radhoštěm
Česká Zbrojovka a.s.	1 500-1 999	Uherský Brod	Uherský Brod Uherské
Uherskohradištská nemocnice a.s.	1 500-1 999	Uherské Hradiště	Hradiště
Fatra, a.s.	1 000-1 499	Napajedla	Otrokovice
Slovácké strojírny, akciová společnost	1 000-1 499	Uherský Brod	Uherský Brod Valašské
DEZA, a.s.	1 000-1 499	Valašské Meziříčí	Meziříčí
INDET SAFETY SYSTEMS a.s.	1 000-1 499	Vsetín	Vsetín
HP TRONIC Zlín, spol. s.r.o.	1 000-1 499	Zlín	Zlín
Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně	1 000-1 499	Zlín	Zlín

Zdroj: hbi.cz, 2018

9 Vnitřní migrace ve Zlínském kraji

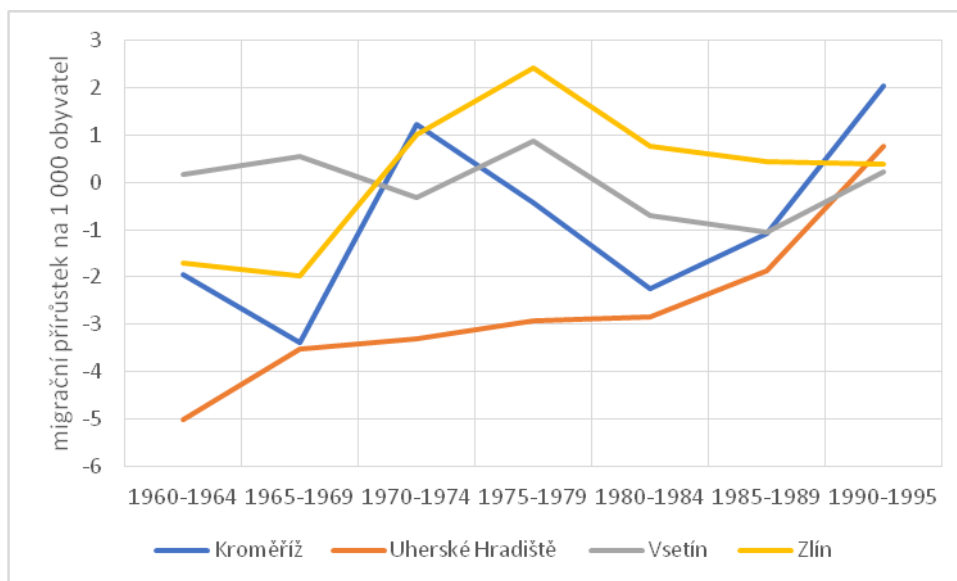
9.1 Vývoj vnitřní migrace v 2. polovině 20. století

Na základě krajské reformy z roku 1960 bylo území ČR rozděleno na 8 krajů, přičemž nově mezi nimi nefiguroval Zlínský kraj. Současná podoba Zlínského kraje vznikla až v roce 2000, kdy bylo podle ústavního zákona č. 347/1997 Sb. vytvořeno 14 vyšších územně samosprávných celků (VÚSC). V letech 1960-2000 bylo území Zlínského kraje rozděleno mezi tehdejší Jihomoravský kraj (okresy Kroměříž, Uherské Hradiště a Zlín) a Severomoravský kraj (okres Vsetín) (statistikaamy.cz, 2016).

Na území kraje v období mezi lety 1960-1964 dosahoval migračního přírůstku na 1 000 obyvatel pouze okres Vsetín spadající do Severomoravského kraje. Naopak nejnižší hodnoty dosáhl okres Uherské Hradiště (viz obr. 9). Podobný migrační vývoj nastal v dalším pětiletém období 1965-1969, kdy opět pouze okres Vsetín zaznamenal kladnou hodnotu (ČSÚ

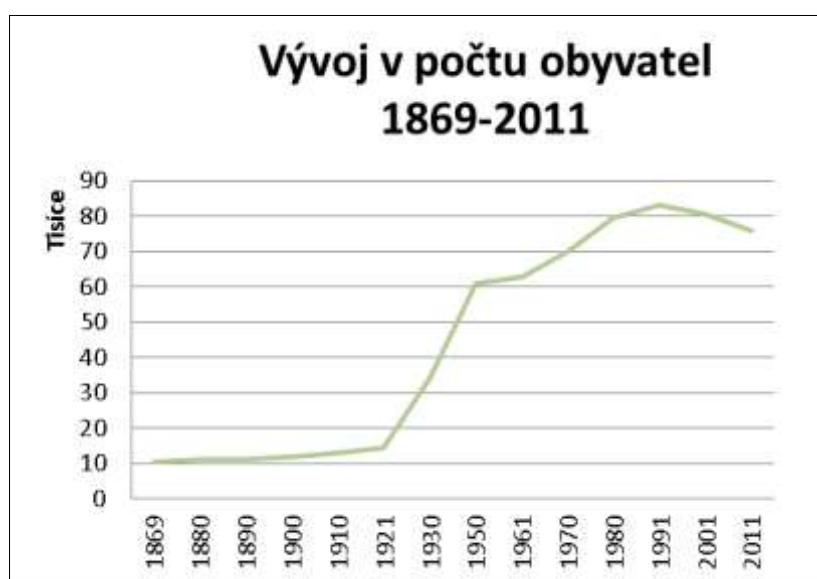
1996, 167). Migrační přírůstek v průběhu 70. let lze přičíst expanzi výroby v elektronickém průmyslu, spojenou zejména s rozvojem podniku TESLA v Rožnově pod Radhoštěm nebo závodu MEZ ve Vsetíně (Košar 2009, 28). V období mezi lety 1970-1974 došlo ke změně, kdy okres Vsetín vykazoval po letech zápornou hodnotu, zatímco okres Zlín spolu s okresem Kroměříž kladné hodnoty. Okres Uherské Hradiště dosáhl v průběhu těchto let opět záporné hodnoty, přestože se zde hodnoty od roku 1960 pomalu zvyšovaly. V letech 1975-1979 vzrostl relativní migrační přírůstek především v okrese Zlín, přičemž v tomto období dosáhl mezi sledovanými roky 1960-1995 svého maxima. V průběhu 80.-90. let docházelo ve všech okresech k pozvolnému nárůstu v hodnotách migračního přírůstku, výjimkou je okres Vsetín, jenž od konce sedmdesátých let zaznamenal pokles. Od počátku sedmdesátých let do konce let osmdesátých vykazoval migrační zisky pouze okres Zlín. (ČSÚ 1996, 169-171).

Největší podíl v nárůstu měl jednoznačně Zlín, který se od meziválečného období prudce rozrostl. Částečnou podobou současného krajského města vtiskl v té době světově uznávaný obchodník s obuví Tomáš Baťa, jehož závody se ve 30. letech 20. století staly předním světovým vývozcem obuvi. T. Baťa zakládal v zahraničí i své pobočky (v Indonésii, Singapuru a Indii), ve Zlíně nechal postavit pro své dělníky a jejich rodiny nové byty, školy, nemocnice, kino atd. Po roce 1945 komunistická vláda znárodnila všechny podniky Baťa ve východní Evropě (bata.cz, 2018). Ve Zlíně (v té době Gottwaldově) se Národní podnik Baťa přejmenoval na Národní podnik Svit, z něhož později vznikly Závody přesného strojírenství, dále Průmyslové stavby Gottwaldov (dnes PSG) a v roce 1953 se osamostatnily gumárny Rudý říjen (dnes Continental Barum a Mitas). I po znárodnění Baťových závodů však Svit nadále prosperoval (Krampotová, 2013). Což dokládá počet zaměstnaných v n. p. Svit, jenž v roce 1980 zaměstnával až 24 000 osob (Pokluda, 2006). V souvislosti s tím se ve Zlíně v letech 1970-1980 realizovala rozsáhlá výstavba sídliště Jižní Svahy, která poskytla tisíce nových bytů pro obyvatele ze širokého okolí (zlin.eu, 2018). Na obrázku 10 je zachycen graf vývoje počtu obyvatel ve Zlíně, který v letech 1921 až 1991 výrazně stoupl, na čemž se výrazně podílelo právě přistěhovalé obyvatelstvo (Růžková, Škrabal a kol. *in* ČSÚ, 2006). V posledním sledovaném období 1990-1995 migrační přírůstek v okrese Zlín nadále pozvolna klesal, zatímco v ostatních okresech naopak stoupl, a to nejvíce v okrese Kroměříž (ČSÚ 1996, 173).



Obr. 9: Migrační přírůstek na 1 000 obyv. v okresech dnešního Zlínského kraje.

Zdroj: ČSÚ, 1996; vlastní zpracování

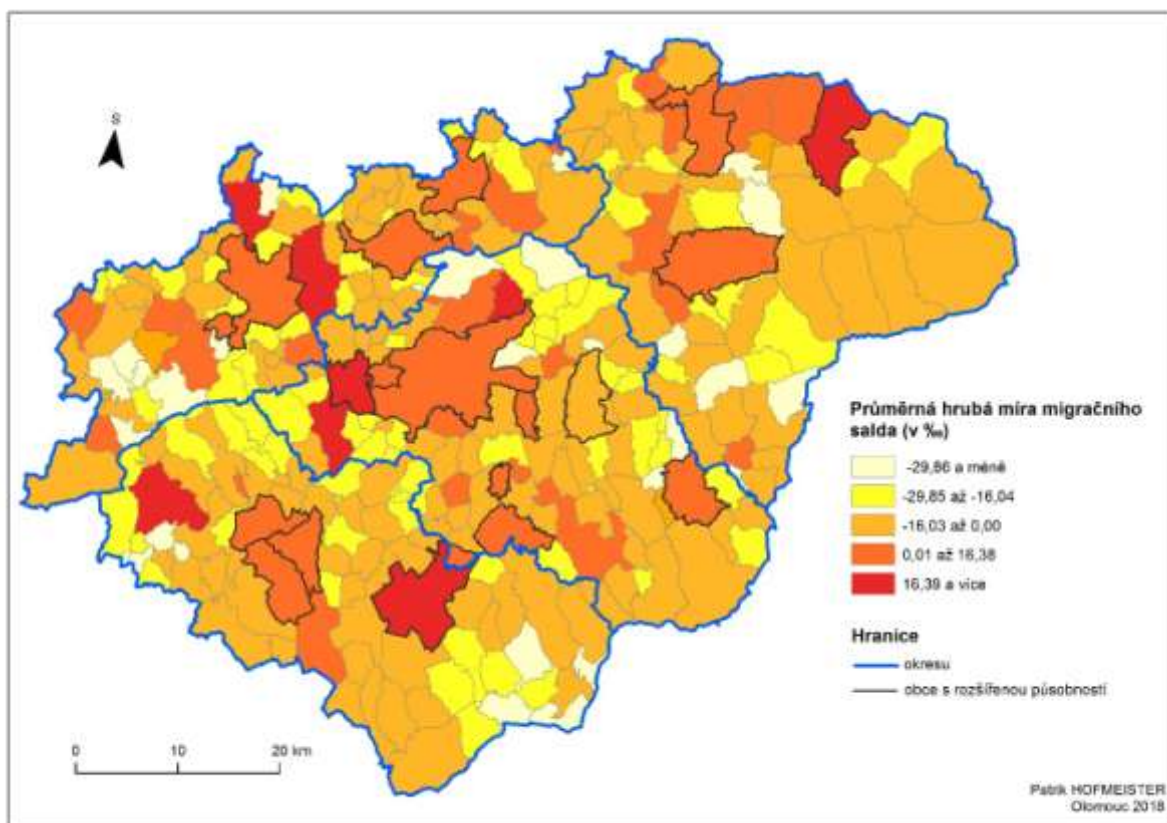


Obr. 10: Vývoj počtu obyvatel ve Zlíně.

Zdroj: Růžková, Škrabal a kol. in ČSÚ, 2006; vlastní zpracování

Obrázek 11 zachycuje vývoj hrubé míry migračního salda (v %) v jednotlivých obcích na území dnešního Zlínského kraje, a to z let 1972-1976, tedy před rozsáhlým slučováním

obcí. Podobně jako na celém území ČR byl migrační trend takový, že nejvíce obyvatel se stěhovalo především z menších sídel do větších, tedy kde bylo dostatek pracovních příležitostí (zejména v průmyslových odvětvích), nových bytů a v neposlední řadě občanská vybavenost (školy, obchody, nemocnice apod.). Dnes jsou z většiny těchto sídel obce s rozšířenou působností. Naopak záporné hrubé migrační saldo bylo téměř ve všech venkovských obcích, a to výhradně v těch obcích, které ležely na okraji svých okresů (ČSÚ, 2017b).



Obr. 11: Průměrná hrubá míra migračního salda v obcích jednotlivých okresů dnešního Zlínského kraje v letech 1972-1976.

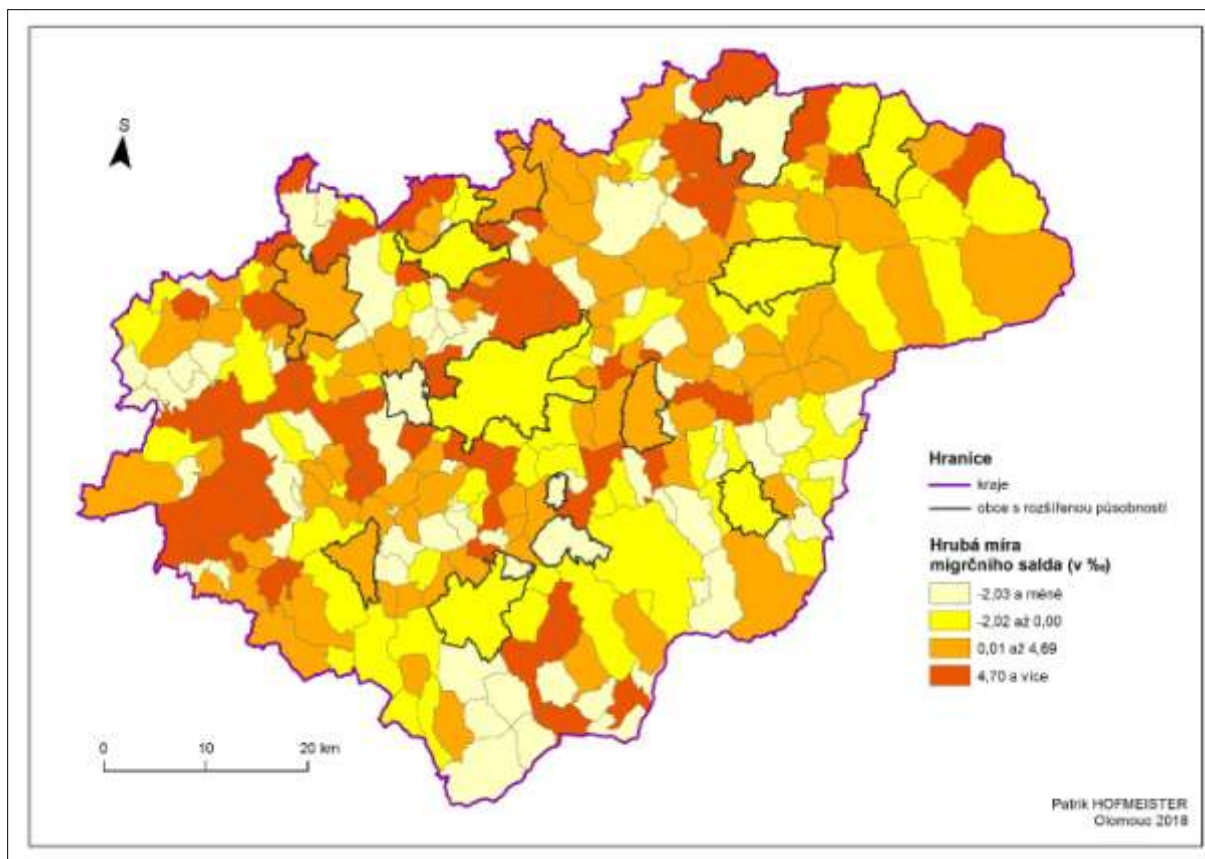
Zdroj: ArcCR500, 2016; ČSÚ, 2017; vlastní zpracování

9. 2 Meziobecní migrace ve Zlínském kraji mezi lety 1991-2012

Především kapitola nastíní základní migrační tendence v období socialismu. Po roce 1989 došlo k významným změnám v migračních vzorců, které nejsou v podstatě dodnes, po více než pětadvaceti letech, ukončeny. Tato podkapitola si proto klade za cíl zhodnotit toto meziobdobí ve třech etapách. Nejprve v první etapě devadesátá léta, a to v letech 1991-1998. V druhé etapě potom období přelomu nového tisíciletí, v letech 1999-2005. Poslední etapa

shrnuje období v letech 2006-2012. Jak již bylo řečeno, data použita v podkapitola, jež byla poskytnuta Katedrou geografie PřF v Olomouci, jsou za jednotlivé roky přepočítána, a tudíž mezi sebou porovnatelná.

Ve sledovaném období 1991-1998 vykazovaly nejvyšší migrační přírůstky na 1 000 obyvatel střední stavu zejména menší obce nacházející se především v severních částech kraje (viz obr. 12), jako oblasti kolem Kroměříže, Holešova, Bystřice pod Hostýnem, Otrokovic a kolem Valašského Meziříčí. Záporné hodnoty lze lokalizovat na území dnešního SO ORP Uherské Hradiště, SO ORP Uherský Brod, v obou případech především v příhraničních obcích, nicméně některé větší obce u Uherského Brodu vykazovaly nejvyšší migrační přírůstky. Záporné migrační přírůstky dále převažovaly v oblastech dnešního SO ORP Luhačovice a SO ORP Valašské Klobouky. Další záporné hodnoty vykazovaly i obce ležící v sousedství okresních měst, jako Zlín, Vsetín a Uherské Hradiště. Při porovnání obrázku 11 a 12 si lze všimnout základního rozdílu, že většina obcí, jež jsou dnes obcemi s rozšířenou působností, vykazovala mezi lety 1972-1976 nejvyšší migrační přírůstky v kraji. Výhradně se jedná o ty obce, které v té době patřily k hlavním migračním cílům, neboť v nich byly soustředěny významné podniky v kraji s dostatkem pracovních příležitostí. Týkalo se to nejen Zlína, ale dále Otrokovic, Vsetína, Rožnova pod Radhoštěm, Valašského Meziříčí nebo na jihu kraje Uherského Brodu a Luhačovic. V porevolučním období v letech 1991-1998 však mnoho z těchto obcí migračně ztrácelo, kdy pouze ve čtyřech obcích s rozšířenou působností byl zaznamenán migrační přírůstek. Což svědčí o začínajících dekoncentračních procesech a dle Čermáka a kol. (2009, 37) o začínajících procesech tzv. „otáčení“ migračních toků proti sídelní i regionální hierarchii.

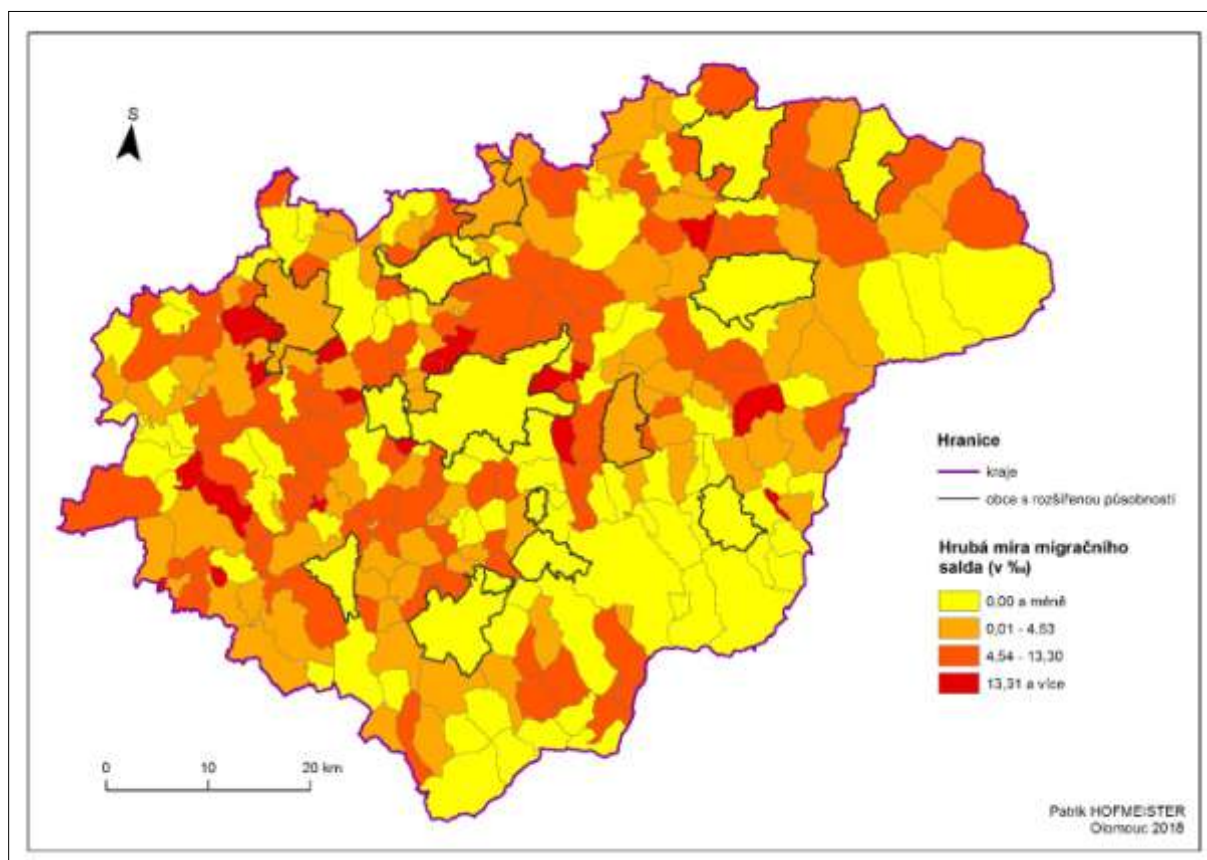


Obr. 12: Průměrná hrubá míra migračního salda v jednotlivých obcích Zlínského kraje v letech 1991-1998.

Zdroje: ArcCR500, 2016; CENARS, 2012; vlastní zpracování

V dalším období, 1999-2005, nadále pokračují dekoncentrační procesy z devadesátých let (viz. obr. 13). V rámci kraje zaznamenaly nejvyšší migrační přírůstky obce opět spíše v severních částech kraje, zejména v SO ORP Kroměříž, nově v západních části SO ORP Uherské Hradiště a v obcích mezi Uherským Hradištěm, Uherským Brodem a Zlínem, tedy ležící v dosahu právě těchto měst. Rovněž se migrační přírůstek týkal obcí ležících v zázemí velkých měst, a to Zlína, Otrokovic, Vsetína, Valašského Meziříčí a Rožnova pod Radhoštěm, kde bylo více možností z hlediska zaměstnání, školní docházky a dalších zařízení občanské vybavenosti. V tomto případě se hovoří o tzv. suburbanizačních procesech, projevujících se na území ČR od konce 90. let, kdy obyvatelé v prioritách o bydlení začali upřednostňovat čisté a klidné prostředí v dosahu přírody před bydlením přímo ve městech. Suburbanizační procesy se netýkají oblastí zejména kolem ORP Luhačovic a Valašských Klobouk na jihovýchodě od Zlína, což může být dáno neatraktivností těchto měst z hlediska zaměstnání, nedostatečné občanské vybavenosti nebo bytového fondu. Nově oproti předchozímu období

migračně ztratilo Uherské Hradiště, naopak Kroměříž si svoji pozici zachovala a opět dosáhla migračního přírůstku.

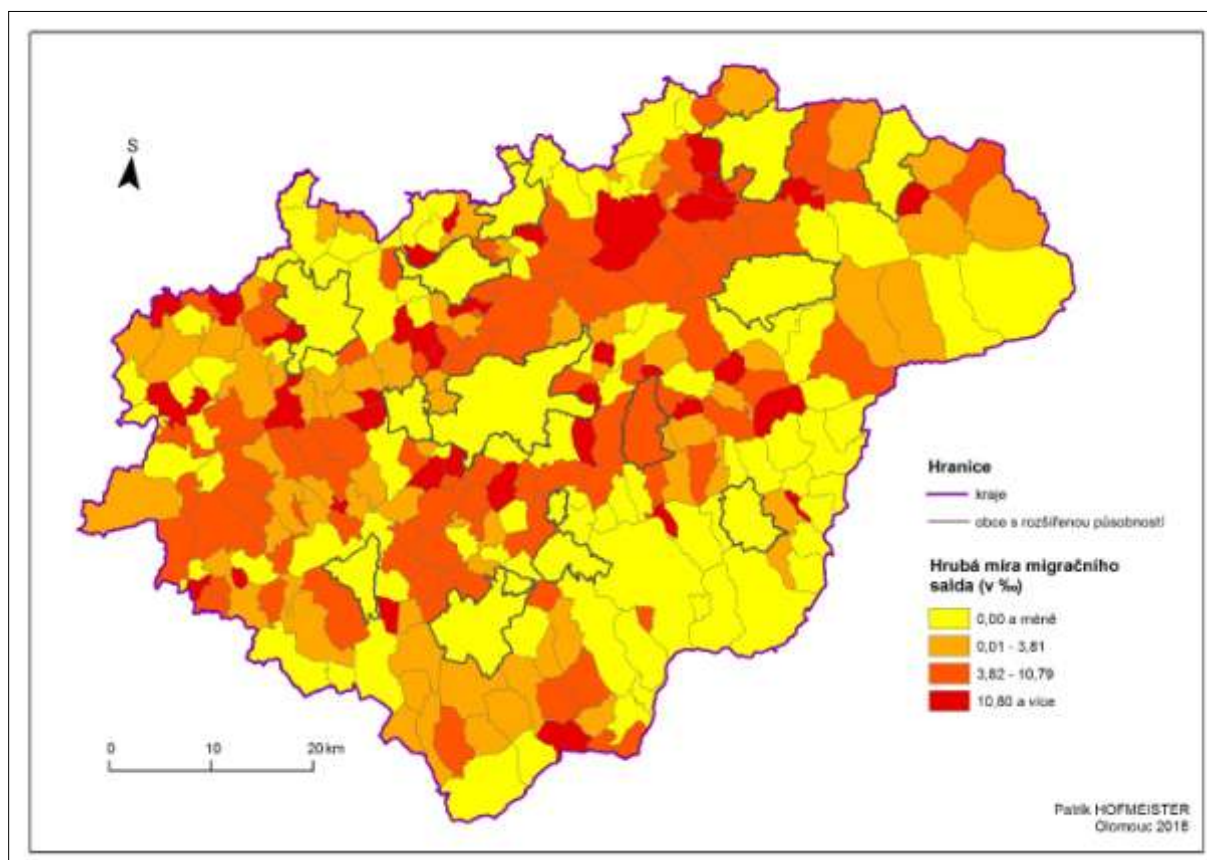


Obr. 12: Průměrná hrubá míra migračního salda v jednotlivých obcích Zlínského kraje v letech 1999-2005.

Zdroje: ArcCR500, 2016; CENARS, 2012; vlastní zpracování

V posledním sledovaném období v letech 2006-2012 nadále pokračují suburbanizační procesy, které se nejvíce projeví v celém okolí krajského města Zlín, dále v zázemí Otrokovic, Uherského Hradiště a nově i v okolí Uherského Brodu. Výraznější migrační přírůstek se dále týkal obcí mezi Zlínem, Bystřicí pod Hostýnem a Vsetínem (viz. obr. 14). Na opačné straně okrajové severní oblasti spolu s Kroměříží, Holešovem a Bystřicí pod Hostýnem a dále jižní oblasti, opět kolem Luhačovic a Valašských Klobouk, migračně zaostávaly. V případě zmíněných správních obvodů na severu kraje lze možnou souvislost shledat s vyššími hodnotami podílu nezaměstnaných osob (PNO), které právě tyto regiony v roce 2011 zaznamenaly (viz tab. 3 výše). Nicméně příčin, které se v průběhu celého sledovaného období – 1991 až 2012 měnily, existuje několik. Ať už se jedná o rodinné důvody a s nimi spojené následování rodinného příslušníka, nebo o důvody spojené

s bytovým trhem, resp. dostupností bytového trhu či v poslední letech rostoucí význam v kvalitě životního prostředí apod. (viz teoretická část výše).



Obr. 14: Průměrná hrubá míra migračního salda v jednotlivých obcích Zlínského kraje v letech 2006-2012.

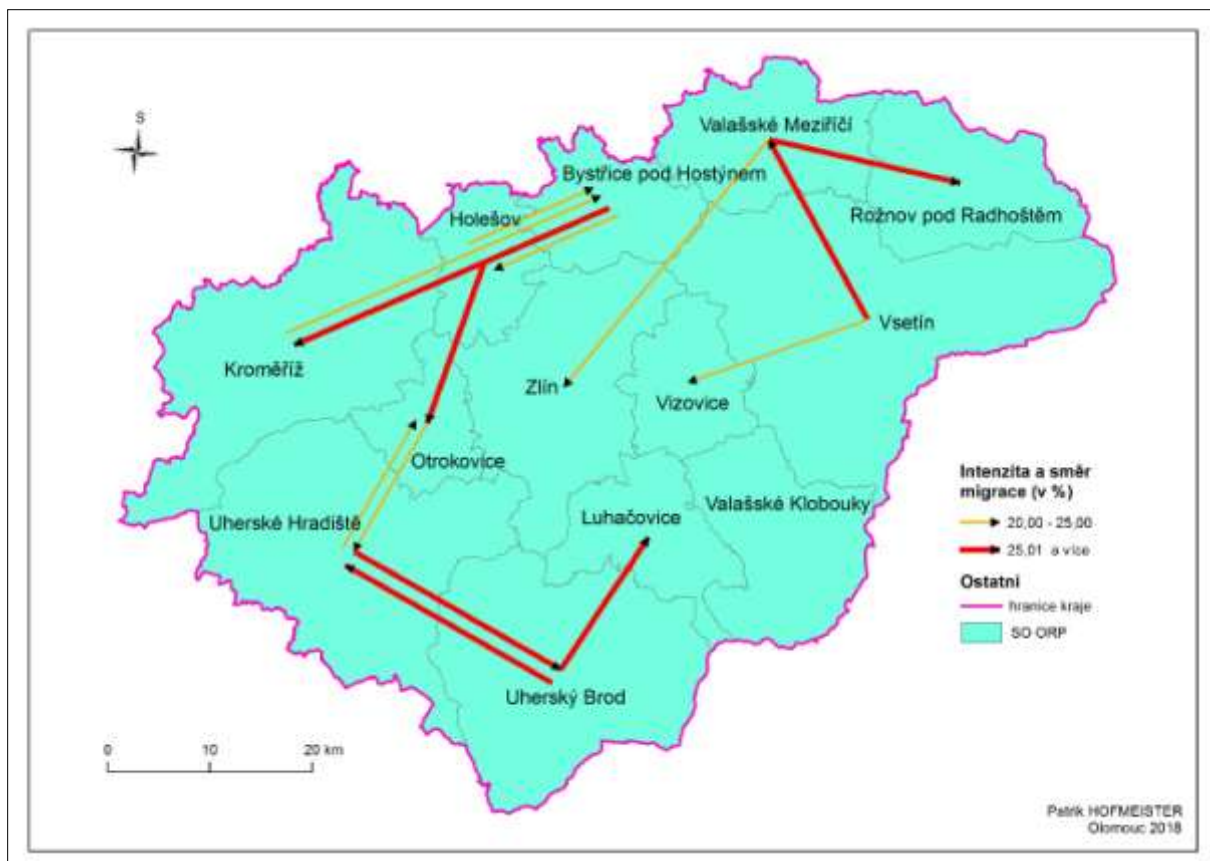
Zdroje: ArcCR500, 2016; CENARS, 2012; vlastní zpracování

9.3 Migrace mezi jednotlivými SO ORP Zlínského kraje

Vnitřní migrace mezi jednotlivými správními obvody Zlínského kraje je v této podkapitole zhodnocena a následně porovnána ve dvou obdobích, první období zachycuje migraci mezi lety 1992-2002 a druhé období v letech 2003-2012. V prvním sledovaném období byly zaznamenány nejintenzivnější migrační vazby mezi budoucími územími dnešního SO ORP Uherské Hradiště a SO ORP Uherský Brod, mezi kterými se realizovaly vůbec nejintenzivnější oboustranné migrační proudy v kraji, a to více než z 25 % jejich celkové migrace. Konkrétně se správní obvod Uherský Brod podílel na imigraci do správního obvodu Uherské Hradiště více než z 30 % celkových proudů směřujících do SO ORP Uherské Hradiště, opačným směrem správní obvod Uherské Hradiště necelými 26 %. V ostatních případech dominovaly pouze jednostranné migrace. Například z SO ORP Vsetín do SO ORP

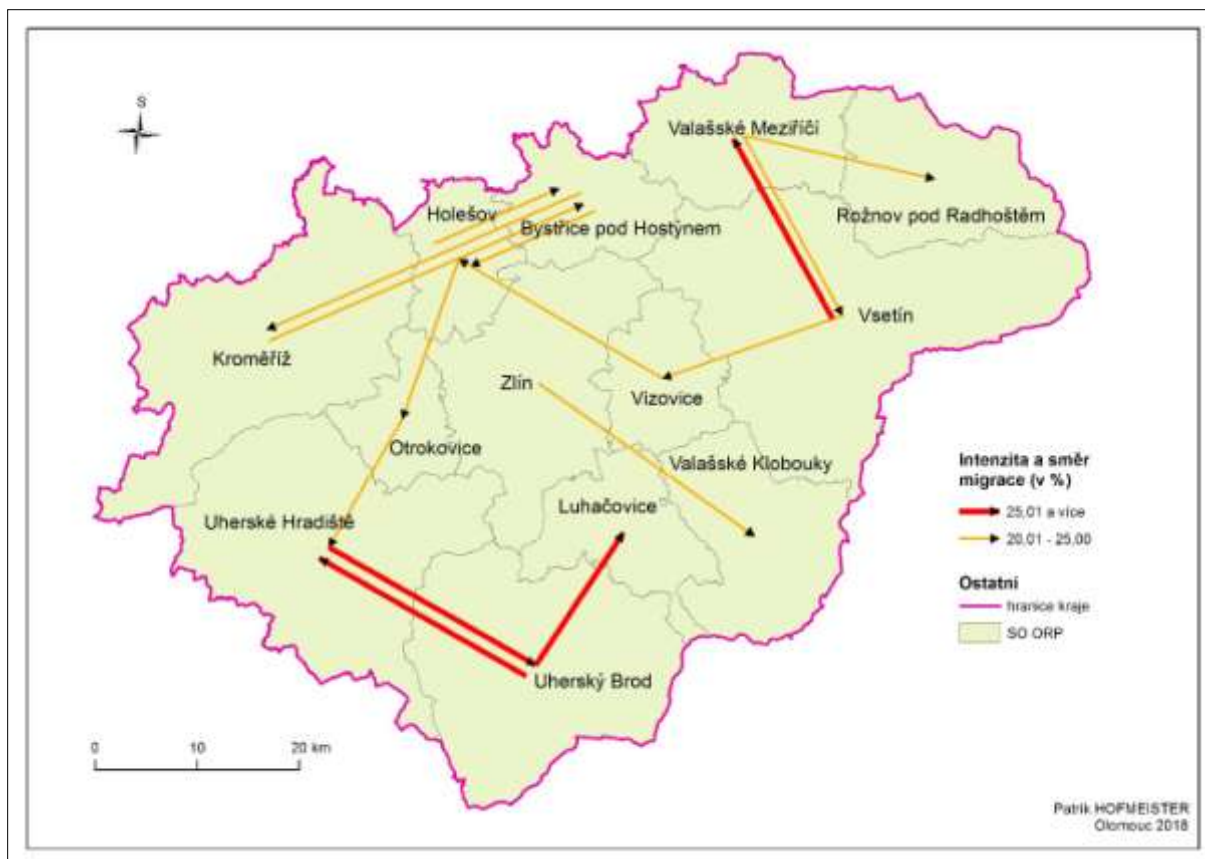
Valašské Meziříčí tvořili přistěhovalí 25,5 % ze všech ostatních. Rovněž byly zaznamenány intenzivní vazby z SO ORP Uherský Brod do SO ORP Luhačovice a z SO ORP Valašské Meziříčí do Rožnova pod Radhoštěm. Vůbec nejintenzivnější migrace mezi více než dvěma správními obvody se realizovaly v rámci SO ORP Kroměříž, SO ORP Holešov a SO ORP Bystřice pod Hostýnem, což hovoří o silné provázanosti mezi těmito regiony (viz obr. 15). Nejsilnější migrační toky, tedy nad 20 %, směřovaly do SO ORP Uherské Hradiště, SO ORP Otrokovice a částečně překvapivě do SO ORP Bystřice pod Hostýnem. Na druhé straně SO ORP Valašské Klobouky je jediným správním obvodem, do něhož nespádá žádný správní region v kraji s úrovní nad 20 % a více. Nutno podotknout, že ani samotný SO ORP Valašské Klobouky nevykazuje do některého ze správních obvodů v kraji migrační proud o intenzitě 20 % a více. Z čehož lze usoudit, že obyvatelé tohoto regionu nebyli ke stěhování z různých důvodů příliš nakloněni. Koneckonců při hodnocení migračního přírůstku na úrovni obcí v předešlé podkapitole vykazovaly oblasti SO ORP Valašské Klobouky permanentně záporné hodnoty. Co se týče SO ORP Zlín s centrem v krajském městě, výsledky víceméně rovněž korelují s výsledky v předchozí podkapitole, kdy tento region dosahoval v průběhu devadesátých let spíše záporných hodnot. Do tohoto správního obvodu totiž podobně jako u SO ORP Valašské Klobouky nespádal žádný správní obvod v kraji, který by přesahoval intenzitu 20 % a více.

Co se týče výsledků v dalším období mezi lety 2003-2012, nedošlo k výraznějším změnám. Pouze lehce ubylo nejsilnějších migračních vazeb, kdy se na území kraje realizovaly pouze čtyři migrační pohyby s podílem 25 % a více (viz obr. 16). Nejintenzivnější migrační pohyby se nadále uskutečňovaly mezi SO ORP Uherské Hradiště a SO ORP Uherský Brod, a to v obou směrech. Nadále pokračoval intenzivní migrační proud z SO ORP Vsetín do SO ORP Valašské Meziříčí. Také pokračovala silná migrační provázanost v rámci SO ORP Holešov, SO ORP Bystřice pod Hostýnem a částečně SO ORP Kroměříž. Nově do SO ORP Zlín již neproudil žádný migrační tok s podílem 20 % a více, naopak je překvapivé, že nejvíce vystěhovalých z SO ORP Zlín směřovalo do SO ORP Valašské Klobouky. Tento fakt s odkazem na předešlou podkapitolu pouze potvrzuje, že obce v SO ORP Zlín v obou sledovaných obdobích migračně spíše ztrácely.



Obr. 16: Migrace mezi jednotlivými SO ORP Zlínského kraje v letech 1992-2002.

Zdroje: ArcCR500, 2016; CENARS, 2012; vlastní zpracování



Obr. 17: Migrace mezi jednotlivými SO ORP Zlínského kraje v období 2003-2012.

Zdroje: ArcCR500, 2016; CENARS, 2012; vlastní zpracování

9. 4 Postavení Zlínského kraje v mezikrajské migraci

Tato část práce hodnotí migrační vazby Zlínského kraje s ostatními kraji ČR v letech 2002-2012. Nejintenzivnější vazby kraje byly zjištěny dle očekávání s polohově nejbližšími kraji, nejvíce se sousedním Jihomoravským kraje, následovaly další sousední kraje – Moravskoslezský a Olomoucký kraj. Obecně vzato se obyvatelé neradi natrvalo stěhují na větší vzdálenosti, aby se mohli snadněji vracet do svého rodilého bydliště. Nicméně když už se pro vystěhování rozhodnou, lze se domnívat, že nejčastějšími důvody vystěhování na větší vzdálenost, tedy mezi kraji, je následování rodinného příslušníka. V případě ekonomických důvodů patří zřejmě k hlavním motivům lukrativnější pracovní příležitosti, zejména v Praze a jeho okolí ve Středočeském kraji. Tento případ se zřejmě týká i samotného Zlínského kraje, ze kterého se nejvíce obyvatel vystěhovalo po Jihomoravském kraji právě do Hl. města Prahy (viz. tab. 6). Naopak nejméně vystěhovalých bylo registrováno do nejvzdálenějšího kraje, Karlovarského kraje. V případě přistěhovalých do Zlínského kraje, představoval nejvyšší podíl z Jihomoravského kraje (viz tab. 7). následoval podíl z Moravskoslezského kraje a

Olomouckého kraje. S větším odstupem následovali přistěhovalí z Hl. města Prahy. Nejméně obyvatel se pak přistěhovalo z nejbližšího kraje, Karlovarského kraje. Celkově Zlínský kraj vykazoval v mezikrajské migraci záporné migrační saldo, tedy že se z kraje více lidí vystěhovalo, než přistěhovalo. Rozdíl činí kolem 6 100. Rozdíl mezi podílem přistěhovalých a podílem vystěhovalých mezi Zlínským kraje a ostatními kraji je nejvyšší v případě Moravskoslezského kraje, s výrazným náskokem od v pořadí druhým Olomouckým krajem (viz obr. 18).

Tab. 6: Podíl vystěhovalých ze Zlínského kraje v letech 2002-2012.

Kraj přistěhování	ze Zlínského kraje	podíl (v %)
Jihomoravský kraj	8 421	26,44
Hlavní město Praha	5 741	18,02
Olomoucký kraj	5 246	16,47
Moravskoslezský kraj	4 492	14,10
Středočeský kraj	2 959	9,29
Pardubický kraj	815	2,56
Ústecký kraj	804	2,52
Jihočeský kraj	800	2,51
Kraj Vysočina	693	2,18
Královéhradecký kraj	580	1,82
Liberecký kraj	507	1,59
Plzeňský kraj	499	1,57
Karlovarský kraj	296	0,93
Celkem	31 853	100,00

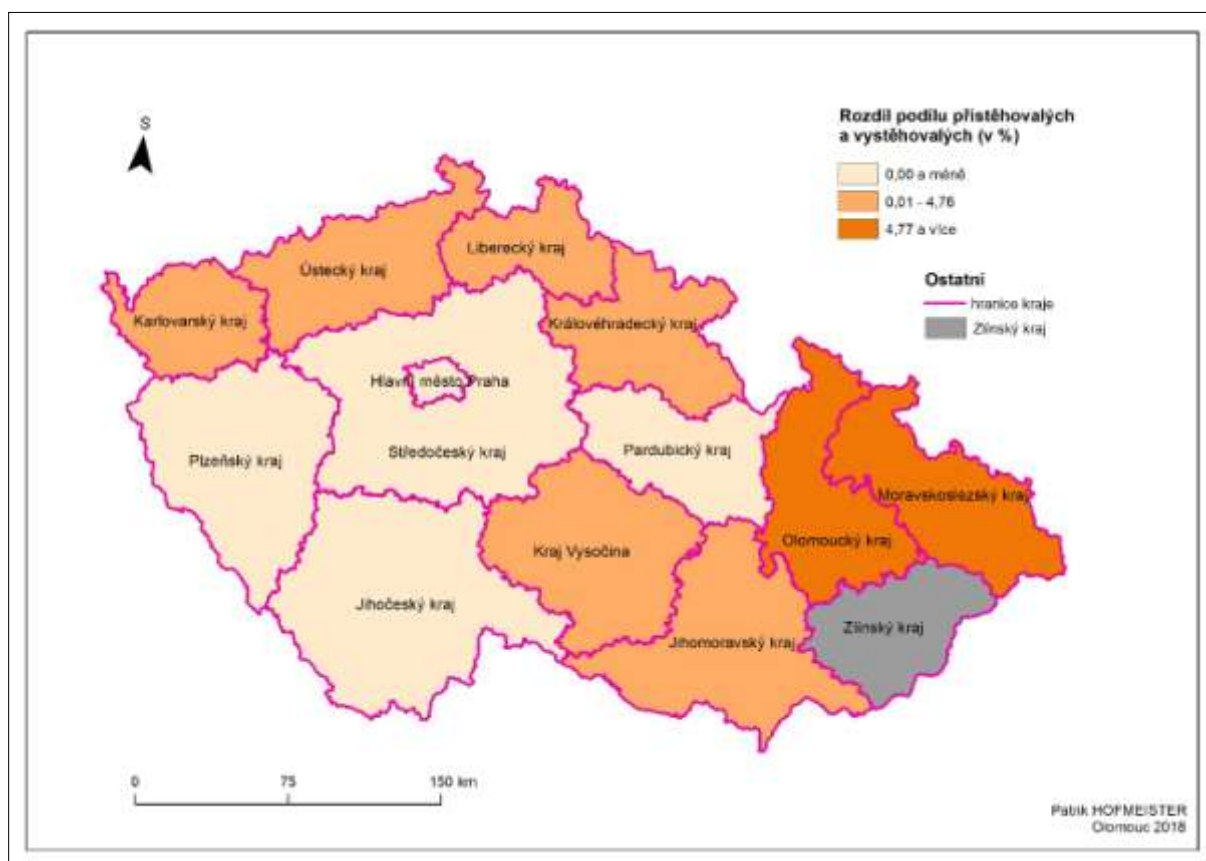
Zdroj: CENARS, 2012

Tab. 7: Podíl přistěhovalých do Zlínského kraje v letech 2002-2012.

Kraj vystěhování	do Zlínského kraje	podíl (v %)
Jihomoravský kraj	7 051	27,41
Moravskoslezský kraj	6 083	23,65
Olomoucký kraj	5 464	21,24
Hlavní město Praha	1 626	6,32
Středočeský kraj	1 151	4,47
Ústecký kraj	832	3,23
Kraj Vysočina	719	2,79
Pardubický kraj	621	2,41
Královéhradecký kraj	597	2,32
Jihočeský kraj	472	1,83
Liberecký kraj	435	1,69

Plzeňský kraj	342	1,33
Karlovarský kraj	333	1,29
celkem	25 726	100,00

Zdroj: CENARS, 2012



Obr. 18: Rozdíl podílu přistěhovaných a vystěhovaných mezi Zlínským krajem a ostatními kraji v letech 2002-2012.

Zdroje: ArcCR500, 2016; CENARS, 2012, vlastní zpracování

10 Dojížd'ka do zaměstnání ve Zlínském kraji

10.1 Dojížd'ka do zaměstnání ve Zlínském kraji v roce 1961 a 2001

Podkapitola se opírá o Československé sčítání lidu realizovaného v roce 1961 a o údaje ze SLDB 2001. Konkrétně se jedná o Pramenná díla z obou cenzů. Důvodem je skutečnost, že na rozdíl od údajů o migraci obyvatelstva jsou údaje o dojížd'ce a vyjížd'ce do zaměstnání v případě dostupnosti veřejnosti omezená. Československá sčítání lidu poskytují veřejnosti data pouze do úrovně krajů, v případě SLDB 2001 do úrovně okresů. A v tom se

právě naskýtá problém, jelikož území Zlínského kraje bylo v letech 1960 až 2000, kdy vznikla současná podoba Zlínského kraje, rozděleno mezi Jihomoravský kraj (okresy Kroměříž, Uherské Hradiště a Zlín) a Severomoravský kraj (okres Vsetín). Proto není možné v období let 1961-2001 na základě Pramenných děl z československých sčítání lidu zhodnotit dojížděku a vyjížděku na území Zlínského kraje. Nicméně v rámci sčítání lidu v roce 1961 se sledovala dojížděka a vyjížděka u měst s 20 000 a více obyvateli. Jelikož tuto velikost na území dnešní kraje splňovaly jen Zlín (Gottwaldov) a Kroměříž, vztahují se údaje pouze k těmto dvěma městům. I přes toto omezení je sčítání užitečné v tom, že v podstatě podtrhuje zmíněnou prosperitu Zlína ve 2. polovině 20. století a s tím související jeho významné postavení co do počtu dojíždějících do zaměstnání a obsazených pracovních míst (OPM). Neboť jak uvádí tabulka 8, podle salda dojížděky do zaměstnání na 100 zaměstnaných, kteří žili ve Zlíně, patřilo krajskému městu na území tehdejší ČSR 2. příčka mezi městy s 20 000 a více obyvateli, lépe na tom byla pouze Ostrava. Stejně pořadí zaujímal Zlín, co se týče podílu mezi OPM a zaměstnanými ze Zlína. Z toho je evidentní, do jaké míry Zlín představoval důležité centrum vyjížděky do zaměstnání (ČSÚ, 2017c).

Tab. 8: Dojížděka a vyjížděka u měst s 50 a více obyvateli na území dnešní ČR z roku 1961.

Město	Zaměstnaní	OPM	Saldo dojížděky		
			absolutně	Na 100 zaměstnaných (%)	Podíl OPM a zaměstnaných (%)
Hlavní město					
Praha	514 856	552 112	37 256	7,24	107,24
Brno	150 488	188 636	38 148	25,35	125,35
Ostrava	106 028	195 573	89 545	84,45	184,45
Plzeň	65 451	92 640	27 189	41,54	141,54
Olomouc	33 214	45 843	12 629	38,02	138,02
Liberec	35 159	37 243	2 084	5,93	105,93
České					
Budějovice	31 230	41 348	10 118	32,40	132,40
Ústí nad Labem	32 781	40 834	8 053	24,57	124,57
Hradec Králové	26 988	39 228	12 240	45,35	145,35
Gottwaldov	28 204	49 570	21 366	75,76	175,76
Pardubice	25 458	34 437	8 979	35,27	135,27
Havířov	19 340	7 973	-11 367	-58,77	41,23

Zdroj: ČSÚ, 2017c

Na základě údajů ze SLDB 2001 vykazoval Zlínský kraj záporné saldo dojížděky do zaměstnání, tedy více obyvatel vyjíždělo za prací mimo své bydliště. V rámci jednotlivých okresů totiž jen okres Zlín zaznamenal kladné saldo dojížděky. I proto pouze v okrese Zlín

převyšuje počet obsazených pracovních míst (OPM) nad počtem zaměstnaných osob žijících v tomto okrese. Z hlediska mezikrajské dojížděky a vyjížděky za zaměstnáním dojíždělo do Zlínského kraje celkem 10 541 osob, a to nejvíce z Jihomoravského kraje (3 757 osob) a následně z Olomouckého kraje (3 537 osob). Naopak nejméně z nejbližšího Karlovarského kraje (pouze 40 osob). Z kraje vyjíždělo do zaměstnání celkem 15 008 osob, z toho nejvíce do Jihomoravského kraje (4 171 osob), dále do Hlavního m. Prahy (3 910 osob) a Olomouckého kraje (3 276 osob). Nejméně vyjíždělo do Karlovarského kraje (74 osob). Zlínský kraj tedy vykazoval záporné saldo mezikrajské dojížděky do zaměstnání, kdy vyjížděka z kraje převažovala nad dojížděkou do kraje. Největší proud meziobecní dojížděky v kraji byl zaznamenán z Otrokovic do Zlína (2 666 osob), dále ze Zlína do Otrokovic (2 181 osob) a ze Starého Města do Uherského Hradiště (1 068 osob). Rovněž SLDB 2001 zjišťovalo největší centra dojížděky zaměstnaných osob nad 2 000 dojíždějících. Na území Zlínského kraje tuto podmínku splňovalo 12 obcí, přičemž až na dvě obce (Kunovice a Staré město) se jednalo o budoucí obce s rozšířenou působností (ORP). Kunovice a Staré Město jsou funkčně propojené s Uherským Hradištěm a společně s ním vytváří zmíněnou aglomeraci. Nejvyšší saldo dojížděky do zaměstnání na 100 zaměstnaných osob v rámci kraje bylo právě v Kunovicích u Uherského Hradiště (74,86 %). Nejnižší hodnotu měl naopak Holešov (pouze 7,8 %) (ČSÚ, 2001).

10. 2 Dojížděka do zaměstnání ve Zlínském kraji v roce 2011

10. 2. 1 Meziobecní dojížděka v rámci jednotlivých SO ORP Zlínského kraje

Tato podkapitola pojednává o meziobecní dojížděce a vyjížděce v jednotlivých správních obvodech Zlínského kraje, tedy „uvnitř“ každého SO ORP Zlínského kraje. Podkapitola vychází z dat CENARS o dojížděce poskytnutých Katedrou geografie na Přírodovědecké fakultě Univerzity Palackého v Olomouci. Tabulka 9 zachycuje podíl dojížděky do center každého správního obvodu. Na základě toho lze určit, do jaké míry je jednotlivé centrum ORP z hlediska pracovních příležitostí dominantní v daném regionu. Dále tabulka 9 zachycuje i druhé nejčastější směry dojížděky v konkrétním správním obvodu. Vyjma Vizovic měla všechna centra nejvyšší podíl dojížděky v rámci svého správního obvodu. V případě SO ORP Vizovic dojíždělo nejvíce osob do nedalekých Slušovic, Vizovice pak měly druhý nejvyšší podíl dojíždějících. Až přes 80 % osob v SO ORP dojíždělo za prací do Zlína, což jej řadí jednoznačně na první místo mezi ostatními centry ORP ve Zlínském kraji. Zajímavostí v SO ORP Zlín je, že po Zlínu na druhém místě Fryšták vykazoval pouze necelých 7 % všech dojíždějících. Tato skutečnost není však příliš překvapivá, neboť jak bylo

řečeno, jedná se o krajské město s relativním dostatkem pracovních příležitostí. Naopak nejnižší podíl dojížděky do centra svého ORP zaznamenal SO ORP Valašské Klobouky, kdy do Valašských Klobouk dojíždělo pouze přes 35 % všech dojíždějících. Což může být přičiněno městem Brumov-Bylnice nedaleko Valašských Klobouk a zejména vlivem Zlína, který se nachází v přijatelné dojížděkové vzdálenosti od správního obvodu Valašské Klobouky.

Tab. 9: Podíl dojížděky do center ORP v jednotlivých SO ORP.

SO ORP	2. největší podíl dojížděky	
	Podíl dojížděky do centra ORP (v %)	podíl (v %) obec
Zlín	87,89	6,36 Fryšták
Valašské Meziříčí	83,49	5,52 Zašová
Vsetín	81,91	3,39 Jablunka
Holešov	78,21	2,54 Kurovice
Rožnov pod Radhoštěm	71,36	11,48 Zubří
Otrokovice	70,30	21,17 Napajedla
Bystřice pod Hostýnem	65,06	11,46 Loukov
Kroměříž	64,10	11,87 Hulín
Uherský Brod	60,25	11,08 Bojkovice
Luhačovice	52,96	16,95 Slavičín
Uherské Hradiště	43,93	15,36 Kunovice
Valašské Klobouky	35,47	17,77 Brumov-Bylnice
*Vizovice	28,85	36,63 Slušovice

**Pozn.: V případě SO ORP Vizovice připadá nejvyšší podíl dojížděky Slušovicím, Vizovice jakožto centrum ORP pak mají druhý nejvyšší podíl dojížděky.*

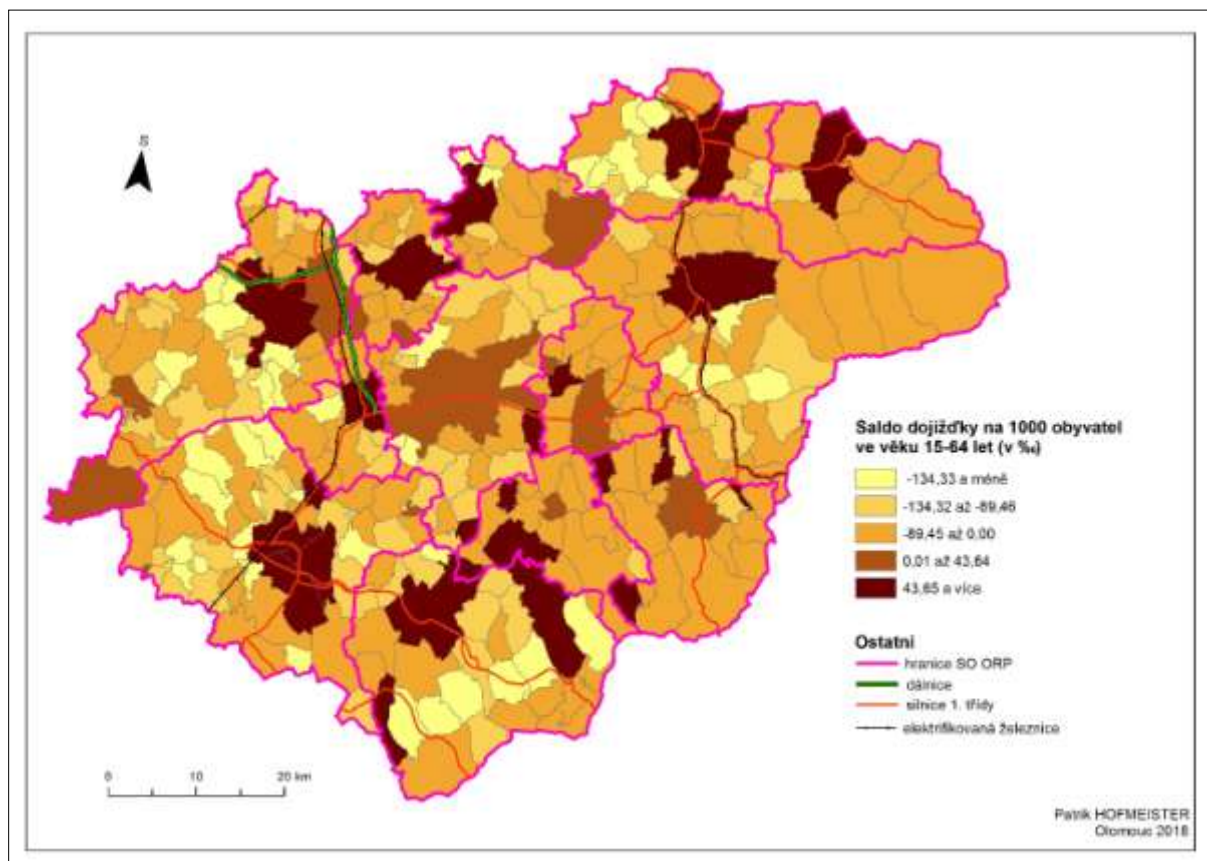
Zdroj: CENARS, 2011

Mapa na obrázku 19 pro změnu zachycuje saldo meziobecní dojížděky do zaměstnání na 1 000 obyvatel v rámci jednotlivých správních obvodů. Nejtmavší barva znázorňuje kladné hodnoty v intervalu 43,65 % a více. Nejsvětlejší barva potom záporné hodnoty v intervalu -134,33 a méně. Z mapy je patrné, že nejvyšších hodnot dosahují dle očekávání obce s rozšířenou působností (tmavší barvy). Nicméně se v některých správních obvodech vyskytují výjimky, kdy nejvyšších hodnot dosahují i ostatní obce, z nichž některé obce mají dokonce i vyšší hodnoty než samotné centrum daného správního obvodu. Takovým případem je SO ORP Vizovice, kde nejvyšší hodnoty relativního salda dojížděky zaznamenaly Slušovice, především díky výhodné poloze nedaleko Zlína a působnosti firmy greiner

packaging slušovice, s.r.o. vyrábějící plastové obaly (greiner-gpi.com, neuvedeno), jež čítá mezi 500-999 zaměstnanci (hbi.cz, 2018). Pro připomenutí, Slušovice vykazovaly zároveň nejvyšší podíl dojížděky v rámci tohoto správního obvodu. Dalším takovým případem je i sousedící SO ORP Valašské Klobouky, který rovněž nevykazoval nejvyšší hodnotu relativního salda dojížděky v rámci svého správního obvodu. Nejvyššího hodnoty zaznamenaly obce Drnovice, Loučka a Rokytnice. V první zmiňované obci se nachází firma SumiRiko AVS Czech s.r.o. (250-499 zaměstnanců), v druhé zmiňované obci firma DGS plast s.r.o. se zaměstnanci v počtu 100-199 a v Rokytnici nedaleko Slavičina významná firma až s 500-999 zaměstnanci, a to TVD-Technická výroba, a.s. Další zajímavé a poměrně i nečekané hodnoty relativního salda dojížděky se promítly v SO ORP Zlín s centrem ve Zlíně, kde se nejvyšší hodnoty týkaly nikoliv Zlína, ale nedaleké obce Zlína, Lípy. Tato obec leží na hlavním tahu ze Vsetína do Zlína (I/49), proto disponuje výhodnou dopravní dostupností. Sídli zde několik zaměstnavatelů s větším počtem zaměstnanců. Pro zmínku lze uvést LUKROM, spol. s.r.o. (250-499 zaměstnanců), LADOS, a.s. (100-199 zaměstnanců) nebo LESKO-Velkoobchod nápojů, s.r.o. (100-199 zaměstnanců) (hbi.cz, 2018). Důvodem, proč Zlín jakožto krajské město nemá nejvyšší hodnotu relativního salda dojížděky, je ten, že přestože do Zlína v rámci SO ORP dojíždí až téměř 88 % osob, tak i opačným směrem ze Zlína vyjíždí mnoho osob za prací. Zejména do přilehlých obcí v zázemí Zlína (viz Lípa a Otrokovice).

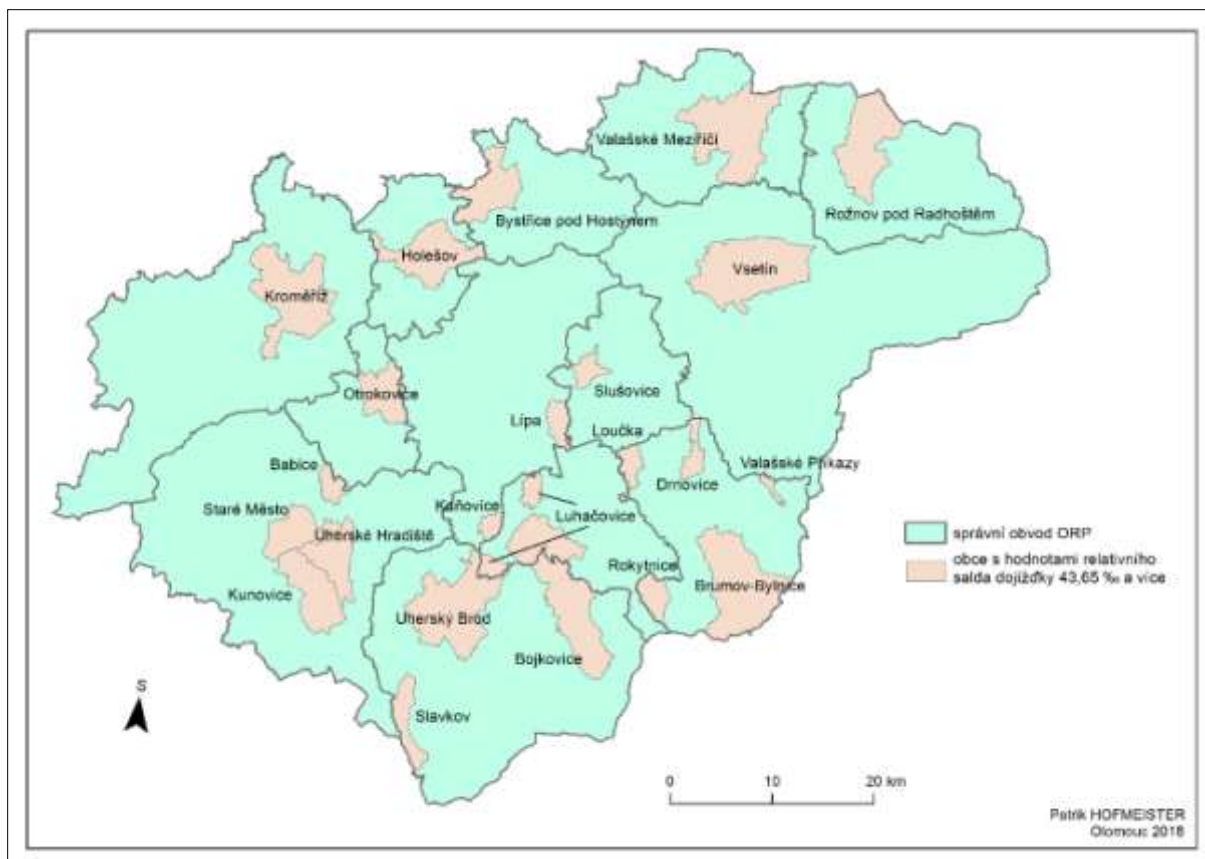
Správních obvodů, kde nejvyšších hodnot relativního salda dojížděky dosahuje kromě samotných center ORP i ostatní obce, je na území kraje dva, a to SO ORP Uherský Brod a SO ORP Uherské Hradiště. V případě SO ORP Uherský Brod, kterému dominuje co do počtu obsazených pracovních míst Uherský Brod se zmiňovanou Českou zbrojovkou a Slováckými strojírnami, dosahuje rovněž vysoké relativní saldo dojížděky v Bojkovicích a ve Slavkově. V Bojkovicích dominuje společnost MORAVIA CANS a.s. (500-999 zaměstnanců) nebo ZEVETA MACHINERY a.s. (250-499 zaměstnanců). Ve Slavkově je možné zmínit společnosti KASKO spol. s.r.o. (250-499 zaměstnaných osob) nebo Obchodní společnost KREDIT, spol. s.r.o. (200-249 zaměstnanců). Z obrázku 19 si lze všimnout, že tyto dvě obce spolu s Uherským Brodem plní významnou pracovní funkci pro okolní obce, které vykazují nejnižší hodnoty (nejsvětlejší barva), neboť spádují do zmiňovaných třech obcí. Co se týče SO ORP Uherské Hradiště, jehož jádrem jsou funkčně propojené Kunovice-Uherské Hradiště-Staré Město, vykazují nejvyšší hodnoty kromě těchto tří obcí obec Babice ležící na hlavním tahu spojující Uherské Hradiště a Otrokovice (I/55). Největším zaměstnavatelem ve Starém

Městě je COLORLAK, a.s. (250-499 zaměstnanců), v Kunovicích Aircraft Industries, a.s. (500-999 zaměstnanců) a v Babicích pak Pomoraví Babice, a.s. (50-99 zaměstnanců). Výhodou tohoto správního obvodu je relativně dobrá dopravní infrastruktura (viz. podkapitola X) (hbi.cz, 2018). Pro lepší zachycení jsou výše zmíněné obce s nejvyššími hodnotami zachyceny také na obrázku 20.



Obr. 19: Relativní saldo dojížděky do zaměstnání v obcích jednotlivých SO ORP Zlínského kraje v roce 2011.

Zdroj: ArcCR500, 2016; CENARS, 2011; vlastní zpracování



Obr. 20: Obce s nejvyššími hodnotami relativního salda dojížděky do zaměstnání v jednotlivých SO ORP Zlínského kraje v roce 2011.

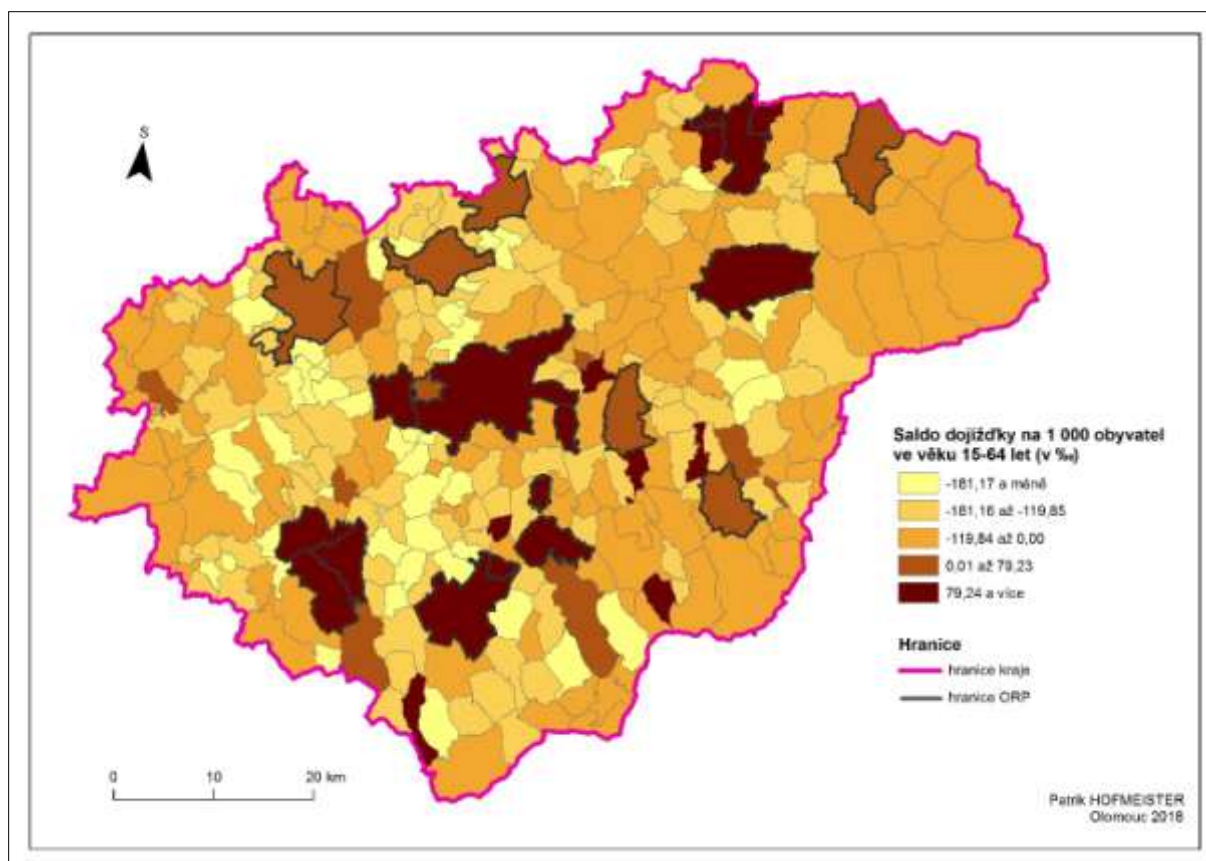
Zdroj: ArcCR500, 2016; CENARS, 2011; vlastní zpracování

10. 2. 2 Meziobecní dojížděka v rámci Zlínského kraje

Tato podkapitola na rozdíl od té předešlé hodnotí meziobecní dojížděku do zaměstnání na úrovni celého území Zlínského kraje, tedy bez omezení administrativních hranic jednotlivých správních obvodů. V porovnání s předchozí podkapitolou vyšly trochu odlišné výsledky. Zejména v případě samotného Zlína se zvýšila hodnota relativního salda dojížděky, a to z intervalu 43,65 % a více do intervalu 79,24 % a více. To se týkalo i některých dalších obcí, zejména ORP, která si udržela svoji pozici v hodnotách relativního salda dojížděky z úrovně jednotlivých správních obvodů na úroveň celokrajskou. Naopak některé obce, včetně center ORP, si svoji pozici neudržela a svými hodnotami poklesla o interval níže, tedy 0,01 % až 79,23 %. Týkalo se to především obcí s rozšířenou působností v severní a severovýchodní části kraje, čili obcí jako Kroměříž, Holešov, Bystřice pod Hostýnem a Rožnov pod Radhoštěm (viz obrázek 21). Valašské Meziříčí a Vsetín dosáhli opět nejvyšších hodnot a svoji pozici si tak udrželi. V jihovýchodní až jihozápadní části kraje nedošlo k takovým změnám. Vizovice a Valašské Klobouky pouze potvrdily, že se nejedná o hlavní centra

dojížděky do zaměstnání nejen pro svůj region, ale i pro široké okolí, neboť opět nedosahovaly nejvyšších hodnot. Naopak ostatní menší obce v této oblasti, jako Drnovice, Loučka, Rokytnice, ale i Slušovice a v zázemí Zlína Lípa, potvrdily, že nejsou významnějšími centry dojížděky za prací pouze v rámci svého regionu, ale i pro okolní správní obvody (SO ORP Zlín, SO ORP Luhačovice a SO ORP Vsetín). V SO ORP Uherský Brod vykazovaly nižší hodnotu jen Bojkovice, kde svojí roli sehrála dojížděka do obcí v okolních správních obvodech, hlavně do Zlína, Luhačovic a Slavičina. Na druhé straně menší obec s několika firmami, Slavkov, si nejvyšší hodnoty udržela. V SO ORP Uherské Hradiště se rovněž příliš mnoho nezměnilo, pouze obec Babice při hranici s SO ORP Otrokovice svojí roli neuhájila, a to v důsledku odlivu dojížděky za prací do Zlína a Otrokovic.

Podle mapy na obrázku 21 níže plyne, že v západních regionech kraje, hlavně v SO ORP Holešov, SO ORP Kroměříž, SO ORP Otrokovice, SO ORP Uherské Hradiště a SO ORP Uherský Brod, projevuje vliv významných center dojížděky, které jsou v relativně dobré dopravní dostupnosti. Ať už díky silnici 1. třídy – 1/50 vedoucí ze Starého Města, Uherského Hradiště a Kunovic do Uherského Brodu a 1/55 spojující Uherskohradištsko a Otrokovice, kde se dále napojuje silnice 1/49 do Zlína (viz obr. 10) nebo díky železničním tratím 341 (Staré Město-Uherský Brod) a 330 (Staré Město-Otrokovice) a dále pak trati 331 (Otrokovice-Zlín-Vizovice) (viz obr. 11). Naopak ve východních částech kraje, tedy v SO ORP Bystřice pod Hostýnem, SO ORP Valašské Meziříčí, SO ORP Rožnov pod Radhoštěm, SO ORP Vsetín, SO ORP Valašské Klobouky, SO ORP Vizovice a SO ORP Luhačovice se vyskytuje méně obcí s nejnižšími hodnotami relativního salda dojížděky. Z čehož lze usoudit, že tyto oblasti kraje patří mezi sebou z hlediska dojížděky a vyjížděky k uzavřenějším, tudíž zde převažuje dojížděka do zaměstnání spíše na kratší vzdálenosti.



Obr. 21: Relativní saldo dojížděky do zaměstnání v obcích Zlínského kraje v roce 2011.

Zdroj: ArcCR500, 2016; CENARS, 2011; vlastní zpracování

V rámci Zlínského kraje bylo k roku 2011 zaznamenáno celkem 65 265 proudů meziobecní dojížděky do zaměstnání. Z tohoto počtu se nejvíce dojíždělo do Zlína, který se na celkové dojížděce podílel 15,42 %. V tabulce 10 je seznam 21 obcí s počtem dojíždějících nad 500 osob, z nichž prvních 13 obcí, mezi kterými je 9 obcí s rozšířenou působností, přesahuje hranici dojíždějících nad 1 000 osob.

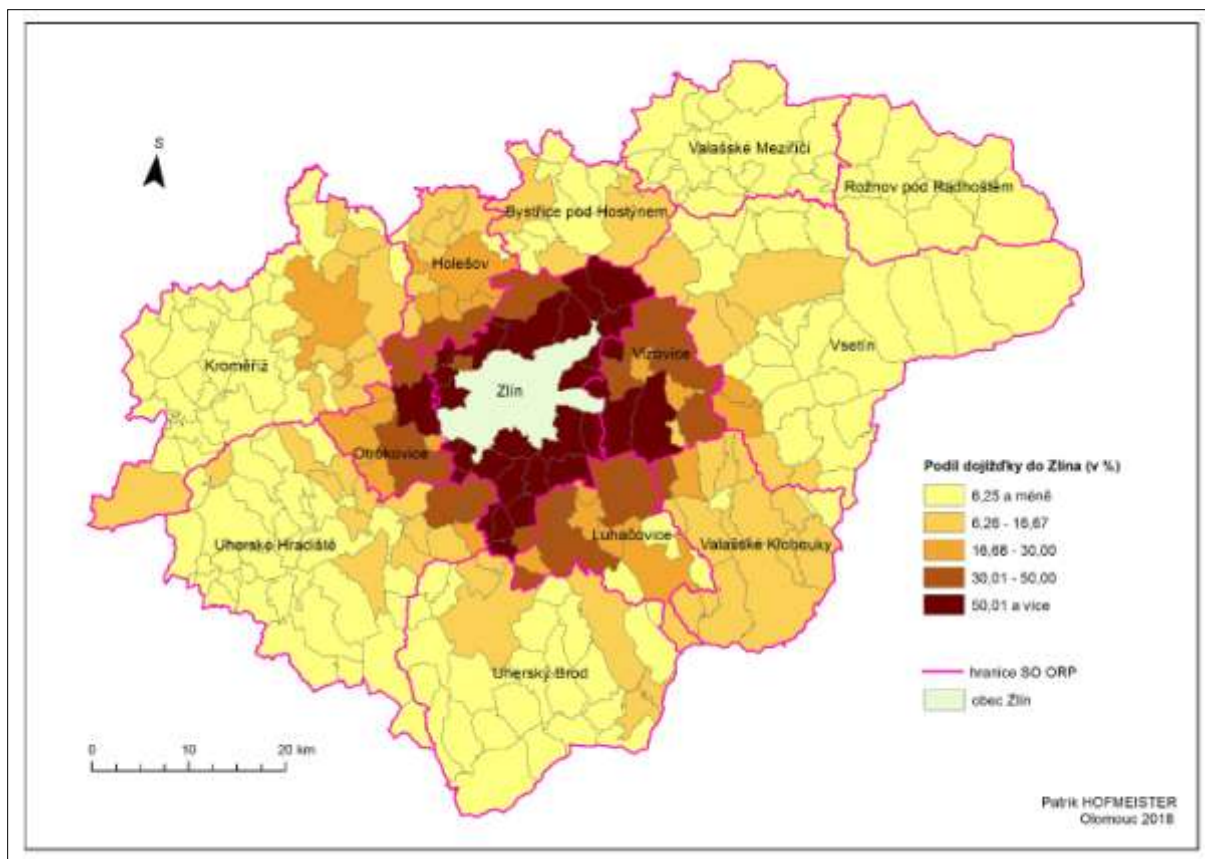
Tab. 10: Podíl dojíždějících nad 500 osob na celkové dojížděce do zaměstnání v obcích Zlínského kraje za rok 2011.

Obec	Počet dojíždějících	Podíl na celkové dojížděce (v %)
Zlín	10 066	15,42
Uherské Hradiště	6 035	9,25
Otrokovice	5 265	8,07
Vsetín	3 815	5,85
Valašské Meziříčí	3 743	5,74
Kroměříž	3 689	5,65

Uherský Brod	3 341	5,12
Rožnov pod Radhoštěm	2 141	3,28
Kunovice	1 996	3,06
Staré Město	1 795	2,75
Holešov	1 726	2,64
Hulín	1 050	1,61
Napajedla	1 037	1,59
Luhačovice	964	1,48
Bystřice pod Hostýnem	777	1,19
Slušovice	702	1,08
Vizovice	651	1,00
Bojkovice	627	0,96
Valašské Klobouky	576	0,88
Slavičín	547	0,84
Hluk	502	0,77

Zdroj: CENARS, 2011

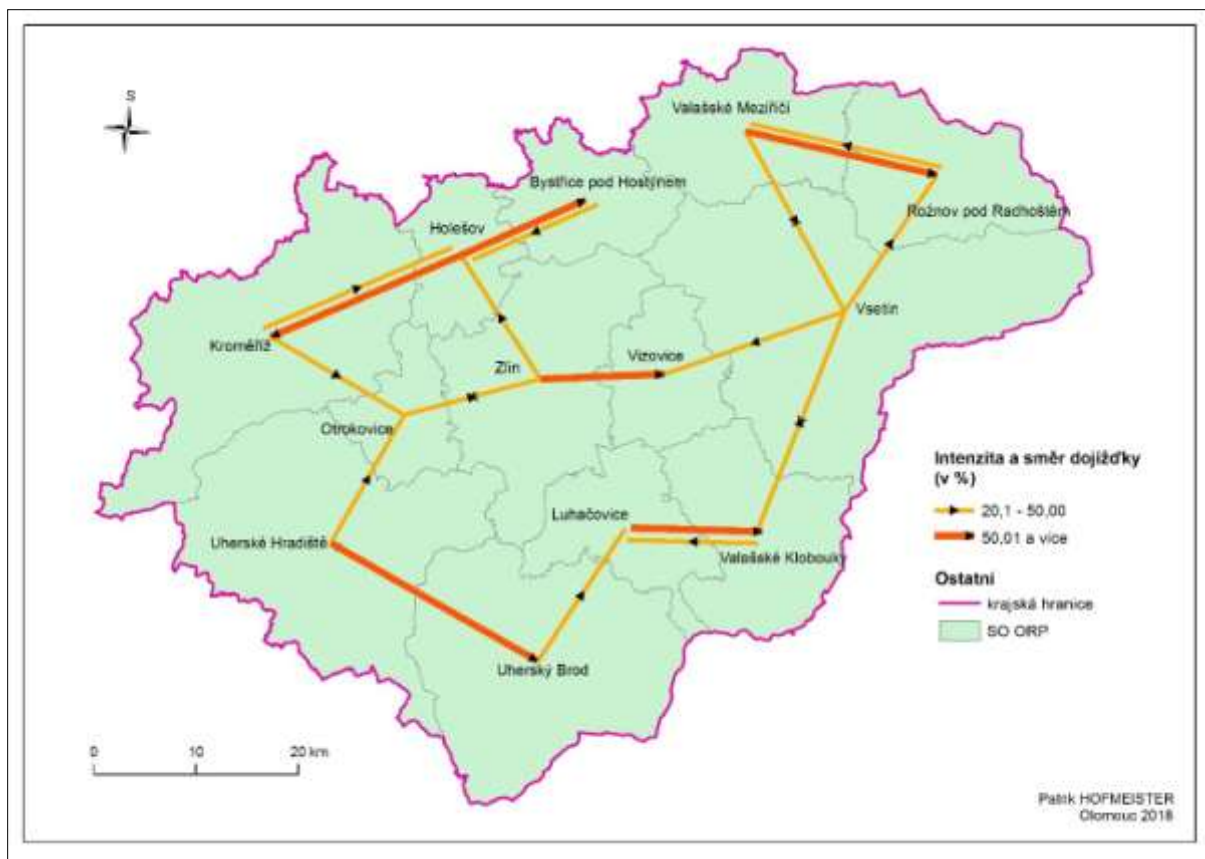
Poněvadž se na celkové dojížděce nejvíce podílí Zlín, a navíc se jedná o krajské město, zaslouží si krátkou pozornost zmínit ty oblasti, ze kterých se do Zlína za prací nejvíce dojíždí. Z mapy na obrázku 22 vyplývá, že z 50,01 % a více dojíždí do Zlína obyvatelé z SO ORP Zlín, tedy z obcí v zázemí Zlína, a obcí za hranicemi tohoto správního obvodu. Z obcí ležících v sousedních správních obvodech, ještě v krátké dojížděkové vzdálenosti, dojíždí do Zlína z 30,01 % - 50,00 %. Jedná se výhradně o obce v SO ORP Vizovice, SO ORP Otrokovice a SO ORP Luhačovice. Poměrně hojný počet obyvatel dojíždí z obcí v SO ORP Valašské Klobouky, částečně z SO ORP Uherský Brod a pak výhradně z obcí, které ještě leží nedaleko správního obvodu Zlín, týká se to SO ORP Holešov, částečně SO ORP Kroměříž, SO ORP Bystřice pod Hostýnem a SO ORP Vsetín. Naopak nejvzdálenější části kraje, kolem Uherského Brodu, Uherského Hradiště a na východ od Kroměříže a dále především kolem Valašského Meziříčí, Rožnova pod Radhoštěm a na východ od Vsetína, vykazují nízký podíl dojíždějících do Zlína. Hlavními důvody je větší vzdálenost do Zlína, a tedy horší dopravní spojení a výskyt významných bližších center s relativním dostatkem pracovních míst (Uherskobrodsko, Uherskohradištsko, dále Valašské Meziříčí, Rožnov pod Radhoštěm a Vsetín). V neposlední řadě hraje svojí roli dojížděčka, resp. vyjížděčka za prací mimo Zlínský kraj, která není v této podkapitole započítána.



Obr. 22: Podíl dojížděky do Zlína za zaměstnáním z jednotlivých obcí Zlínského kraje v roce 2011.

Zdroj: ArcCR500, 2016; CENARS, 2011; vlastní zpracování

Pokud jde o souhrnnou dojížděku mezi jednotlivými správními obvody na území kraje (viz obr. 23), převažovala obousměrná dojížděka mezi SO ORP Kroměříž a SO ORP Bystřice pod Hostýnem. Dále mezi SO ORP Uherské Hradiště a SO ORP Uherský Brod, mezi nimiž se pozitivně projevovává výborná dopravní dostupnost. Dále probíhají intenzivní proudy mezi SO ORP Valašské Meziříčí a SO ORP Rožnov pod Radhoštěm, které jsou rovněž dopravně dobře propojeny, a mezi SO ORP Luhačovice a SO ORP Valašské Klobouky, kam dojížděli zejména obyvatelé z obcí kolem Slavičína. Zajímavý výsledek se nabízí v SO ORP Zlín, ze kterého směřovaly do okolních správních obvodů tři proudy nad úroveň 20 %, kdežto opačným směrem nespádoval žádný proud o intenzitě nad 20 %. Taktéž je zajímavá relativní uzavřenost v dojížděce mezi sousedními správními obvody Bystřice pod Hostýnem a Valašské Meziříčí.



Obr. 23: Intenzita a směr dojížděky mezi jednotlivými správními obvody Zlínského kraje v roce 2011.

Zdroj: ArcCR500, 2016; CENARS, 2011; vlastní zpracování

10. 2. 3 Postavení Zlínského kraje v mezikrajské dojížděce

Mezikrajská vyjížděka a dojížděka do zaměstnání se nejčastěji realizuje v závislosti na poloze místa bydliště, ze kterého se do zaměstnání vyjíždí, resp. dojíždí. Zatímco v centrálních částech kraje převládá denní dojížděka a vyjížděka v rámci daného kraje, v okrajových částech se pochopitelně realizuje i mezi krajskými hranicemi. Co se týče vyjížděky z kraje, převažuje vyjížděka do Jihomoravského kraje (viz tab. 11), následně s větším odstupem do kraje Olomouckého a třetí nejčastější směr vyjížděky směřuje do Hl. města Prahy. Absolutně nejvíce lidí vyjíždělo ze Starého Města, a to v počtu necelých 500 osob. V nižších počtech potom zejména z menších obcí ležících nedaleko krajské hranice, v případě obcí Vítonice, Rusava, Němčice a Slavkov pod Hostýnem aj. nedaleko krajské hranice s Olomouckým krajem. Nicméně významnější počty osob vyjížděly i z obcí ležících v centrálních částech kraje nebo při státní hranici se Slovenskem. V této vyjížděce jsou totiž započteny i osoby vyjíždějící do zaměstnání nedenní formou. Týkalo se to nejvíce obcí Kunovice, Poteč, Návojná a Slavičín. Ačkoliv z kraje vyjíždělo nejvíce osob do

Jihomoravského kraje, nejčastějším cílem vyjížděky byla kromě Brna i Praha, do obou měst vyjíždělo kolem 2 000 osob. Až potom následovala vyjížděka do měst ležících relativně blízko Zlínského kraje (viz. tab. 12). V rámci dojížděky do Zlínského kraje nejvíce osob dojíždělo, stejně jako u vyjížděky, z Jihomoravského kraje, z něhož dojíždělo až přes 40 % všech dojíždějících. Následovala dojížděka z Olomouckého kraje a v dalším pořadí dojížděka z Moravskoslezského kraje (viz tab. 13). Z obcí, z nichž nejvíce osob dojíždělo do kraje, dominovalo Veselí nad Moravou (viz tab. 14), odkud vyjíždělo přes 600 osob. K dalším obcím, z nichž vyjíždělo 100 a více osob, patřila především větší města relativně blízko za hranicemi Zlínského kraje. Pod 100 osob se vyjíždělo z menších obcí, především z okolí Strážnice a Veselí nad Moravou v Jihomoravském kraji, nebo z obcí v Moravskoslezském kraji nedaleko Valašského Meziříčí a Rožnova pod Radhoštěm. Z těchto vyjíždějících osob nejvíce pracujících směřovalo právě do větších center v blízkosti hranic Zlínského kraje. Nejvíce do Valašského Meziříčí, Uherského Hradiště, Kroměříže, Rožnova pod Radhoštěm, ale rovněž do center ve středu kraji, jako Zlín, Otrokovice nebo Uherský Brod. Jednalo se hlavně o zaměstnance z řad odborníků, specialistů a managerů, kteří povětšinou směřovali z různých oblastí ČR do podniků a firem v kraji s celorepublikovým významem, v případě Otrokovic nadnárodního významu (Continental Barum). V rámci dojížděky pod 100 osob převažovaly také menší obce nedaleko krajských hranic nebo významnější obce z hlediska specifického charakteru zaměstnání. Příkladem jsou lázně Luhačovice, kam dojíždí pracovat osoby z různých regionů ČR v oblasti lázeňství. Výsledky mezikrajské vyjížděky a dojížděky do zaměstnání mezi Zlínským kraje a ostatními kraji víceméně odpovídají výsledkům salda dojížděky na 1 000 obyvatel ve věku 15-64 let v jednotlivých obcích (viz obr. 24). Nejnižší záporné hodnoty převažují u obcí spíše v okrajových částech kraje, zatímco obce ležící v centrálních částech kraje nevykazují příliš nízké saldo dojížděky. Kladné hodnoty se vyskytují mimo jiné ve zmiňovaných obcích, jako v Uherském Hradišti spolu se Starým Městem a Kunovicemi (díky dojíždějícím z Jihomoravského kraje), dále v Otrokovicích a Hulíně (vliv dojíždějících z Olomouckého kraje) a při Moravskoslezském kraji ve zmiňovaném Valašském Meziříčí. Všechna tato města leží navíc na významných dopravních tepnách, čímž disponují dobrou dopravní dostupností i z okolních krajů.

Tab. 11: Vyjížděka do zaměstnání ze Zlínského kraje do ostatních krajů ČR.

Kraj dojížděky	ze Zlínského kraje	Podíl (v %)
Jihomoravský kraj	3 300	32,00
Olomoucký kraj	2 465	23,90
Hlavní město Praha	2 111	20,47
Moravskoslezský kraj	1 701	16,50
Středočeský kraj	254	2,46
Pardubický kraj	94	0,91
Královéhradecký kraj	93	0,90
Kraj Vysočina	81	0,79
Jihočeský kraj	71	0,69
Liberecký kraj	47	0,46
Plzeňský kraj	42	0,41
Ústecký kraj	42	0,41
Karlovarský kraj	11	0,11
Celkem	10 312	100

Zdroj: CENARS, 2011

Tab. 12: Vyjížděka nad 100 osob z obcí Zlínského kraje do obcí ostatních krajů za rok 2011.

Vyjíždí z obce	počet	Dojíždí do obce	počet
Staré Město	479	Praha	2 111
Vítonice	279	Brno	1 826
Rusava	243	Přerov	768
Němčice	210	Olomouc	549
Slavkov pod Hostýnem	200	Kopřivnice	472
Prakšice	185	Ostrava	395
Soběsuky	173	Hranice	328
Kunovice	169	Veselí nad Moravou	265
Míškovice	159	Frenštát pod Radhoštěm	235
Boršice	147	Nový Jičín	223
Kvasice	144	Vyškov	162
Poteč	139	Prostějov	130
Holešov	139	Kyjov	124
Zlín	132	Kojetín	103
Tlumačov	132	Bzenec	101
Návojná	128		
Kroměříž	126		
Slavičín	123		
Dřínov	120		
Žalkovice	112		
Roštění	109		
Koryčany	107		

Zdroj: CENARS, 2011

Tab. 13: Dojížděka do zaměstnání z ostatních krajů ČR do Zlínského kraje v roce 2011.

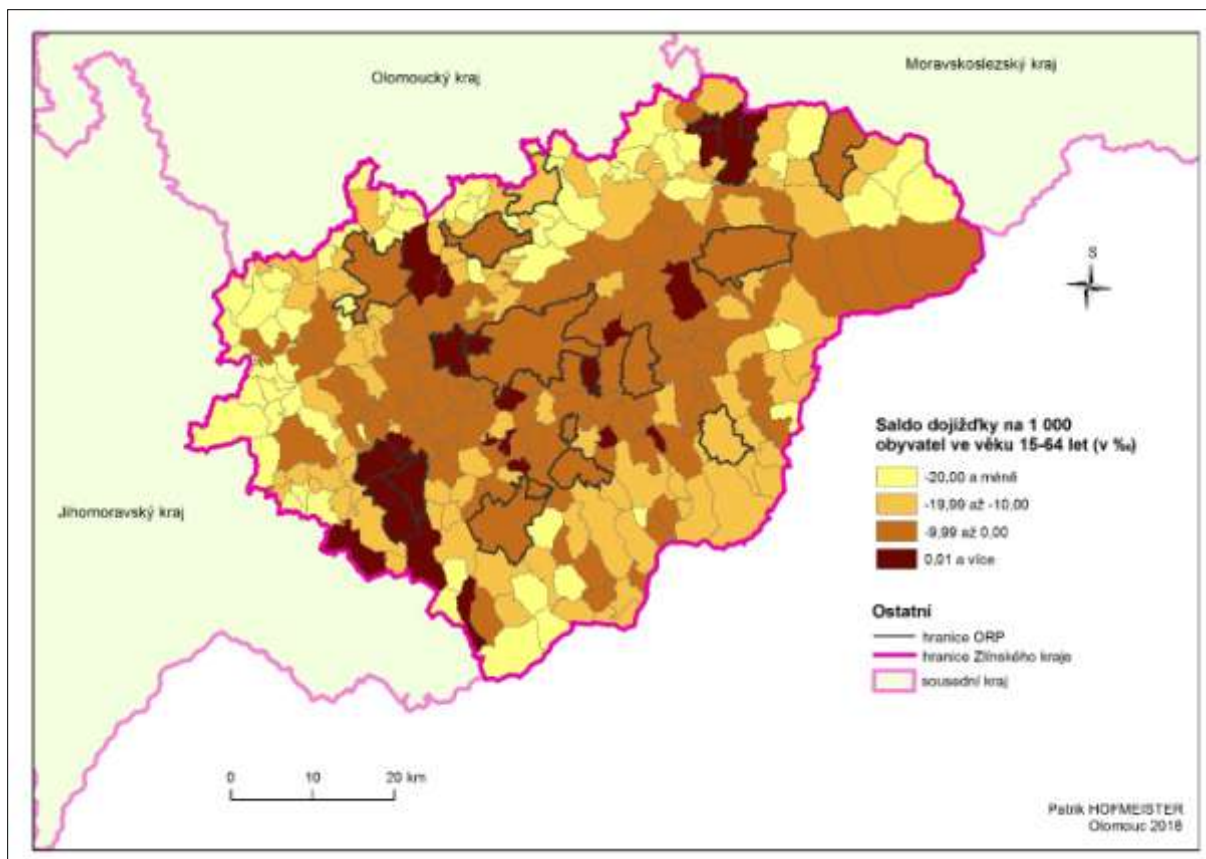
Kraj vyjížd'ky	do Zlínského kraje	Podíl (v %)
Hlavní město Praha	106	1,64
Jihočeský kraj	29	0,45
Jihomoravský kraj	2 658	41,09
Karlovarský kraj	5	0,08
Kraj Vysočina	64	0,99
Královéhradecký kraj	35	0,54
Liberecký kraj	21	0,32
Moravskoslezský kraj	1 251	19,34
Olomoucký kraj	2 131	32,95
Pardubický kraj	47	0,73
Plzeňský kraj	22	0,34
Středočeský kraj	66	1,02
Ústecký kraj	33	0,51
Celkem	6 468	100

Zdroj: CENARS, 2011

Tab. 14: Dojížd'ka nad 100 osob z obcí ostatních krajů do obcí Zlínského kraje za rok 2011.

Obec vyjížd'ky	počet	Obec dojížd'ky	počet
Veselí nad Moravou	655	Valašské Meziříčí	799
Přerov	370	Uherské Hradiště	636
Kojetín	298	Kroměříž	621
Frenštát pod Radhoštěm	206	Zlín	618
Brno	201	Rožnov pod Radhoštěm	440
Ostrava	152	Otrokovice	427
Nový Jičín	149	Uherský Ostroh	423
Hranice	140	Kunovice	242
Olomouc	136	Bystřice pod Hostýnem	219
Moravský Písek	125	Staré Město	193
Vnorovy	119	Hulín	167
Blatnice pod Svatým Antonínkem	117	Holešov	124
Hustopeče nad Bečvou	107	Vsetín	119
Praha	106	Chropyně	107
Bzenec	105	Uherský Brod	104

Zdroj: CENARS, 2011



Obr. 24: Relativní saldo dojížděky z obcí ostatních krajů ČR do obcí Zlínského kraje v roce 2011.

Zdroje: ArcCR500, 2016, CENARS, 2011; vlastní zpracování

11 Dojížděka do škol ve Zlínském kraji

11.1 Dojížděka do škol v roce 2001

Dojížděku do škol z minulých sčítání lidu nejlépe zachycuje SLDB 2001, protože na rozdíl od předešlých sčítání lidu poskytuje pro veřejnost dostupné údaje již do úrovně okresů. Z tohoto důvodu se tato podkapitola opírá právě o tento cenzus. A tak jako v případě dojížděky do zaměstnání, sledovala československá sčítání lidu dojížděku do škol pouze na krajské, což by dojížděku do škol bylo vzhledem tehdy k neexistenci Zlínského kraje a rozdělenému území mezi Jihomoravský a Severomoravský kraj opět problematické adekvátně zhodnotit.

Podle tohoto cenzu ve Zlínském kraji dojíždělo do škol celkem 39 375 žáků, studentů a učňů, přičemž z tohoto počtu nejvíce v okrese Zlín (12 606 osob). Naopak z hlediska vyjížděky do škol vyjíždělo v kraji celkem 45 971 žáků, studentů a učňů, z tohoto počtu opět připadalo nejvíce okresu Zlín, kde do škol vyjíždělo 13 762 osob. Saldo dojížděky do škol

bylo v kraji tedy záporné. Největší proudy meziobecní dojížděky do škol byly zaznamenány nejvíce ze Zlína do Otrokovic (599), dále z Otrokovic do Zlína (544 osob) a Starého Města do Uherského Hradiště (363 osob). Podobně jako při dojížděce do zaměstnání se i dojížděkou do škol potvrdila vzájemná funkční propojenost těchto měst, kde důležitou úlohu plní dopravní obslužnost. V mezikrajské dojížděce do škol dojíždělo do Zlínského kraje celkem 6 087 žáků, studentů a učňů. Z toho nejvíce, stejně jako při dojížděce do zaměstnání, z Jihomoravského kraje (1 941 osob), dále z Olomouckého kraje (1 756 osob) a z Moravskoslezského kraje (1 615 osob). Při vyjížděce do škol vyjíždělo ze Zlínského kraje celkem 12 241 žáků, studentů a učňů, což je v porovnání s dojížděkou dvojnásobek. Z toho lze usoudit, že žáky především z řad vysokoškolských studentů dostatečně neuspokojovala nabídka vzdělávacích zařízení v kraji, neboť v kraji sídlila, a dodnes sídlí, pouze Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně. Nejvíce žáků, především studentů, proto vyjíždělo do škol do Jihomoravského kraje (4 525 osob) a Moravskoslezského kraje (2 677 osob) s univerzitními městy Brno, případně Ostrava (ČSÚ, 2001).

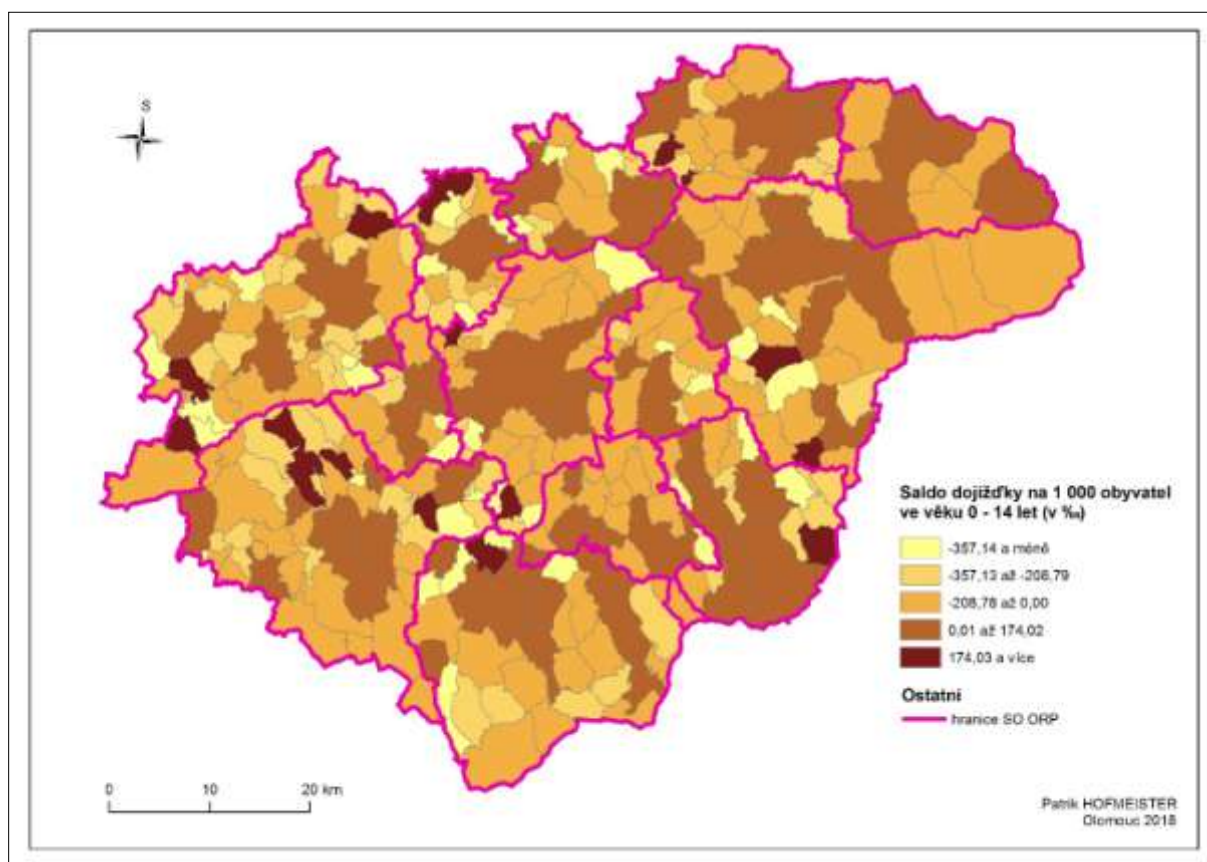
11. 2 Dojížděka do škol v roce 2011

11. 2. 1 Dojížděka do základních škol

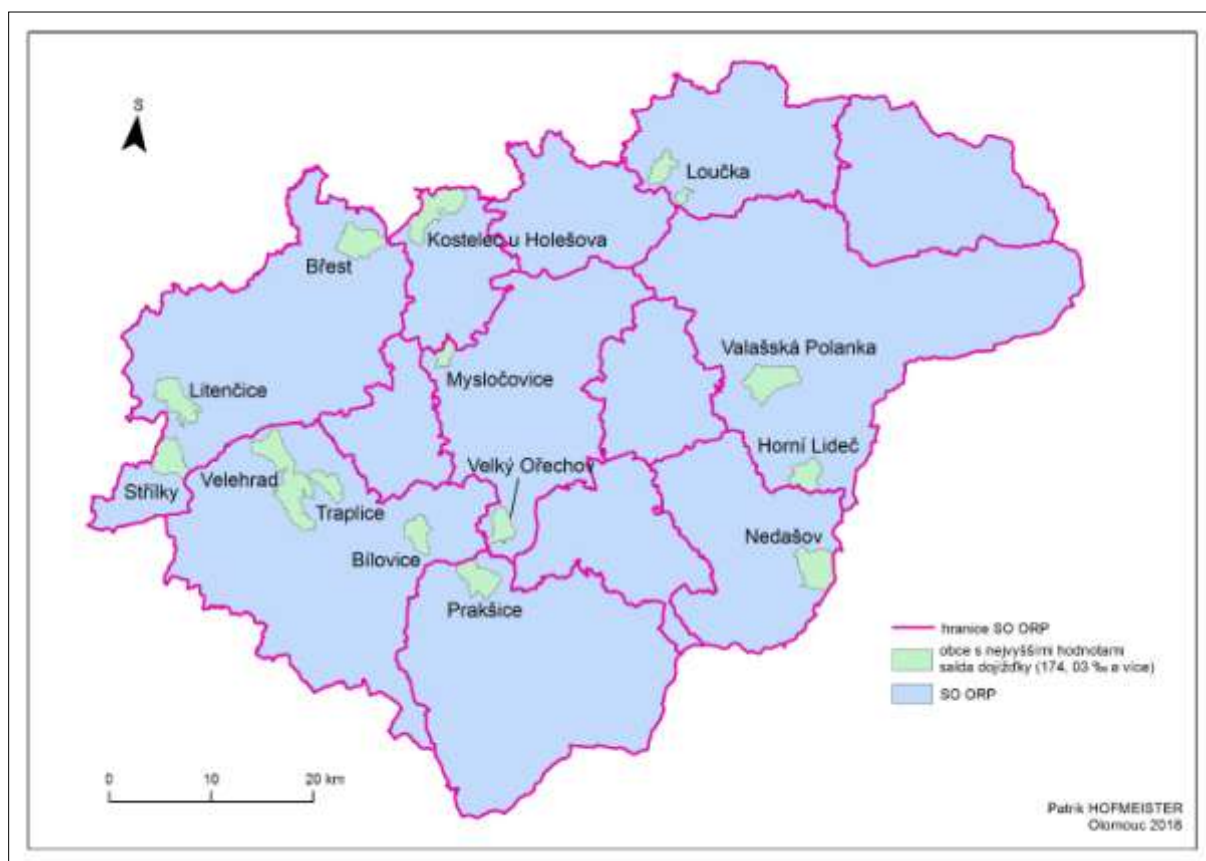
Podkapitola analyzuje dojížděku do základních škol do úrovně obcí v roce 2011. Dojížděka do základních škol na rozdíl od dojížděky do zaměstnání disponuje větším spádovým charakterem a zřetelnějším směrem, neboť druhý stupeň základního vzdělávání poskytují výhradně pouze vybrané větší obce, do kterých dojíždějí žáci z ostatních, zpravidla menších obcí. Vzhledem k nižší mobilitě žáků, kteří jsou povětšinou odkázáni na veřejnou dopravu, popřípadě na individuální dopravu rodičů, se jejich dojížděka realizuje na kratší vzdálenosti a v závislosti na dopravní obslužnosti (viz teoretická část výše). Z tohoto důvodu nebylo potřeba zohlednit hranice správních obvodů, protože se dojížděka přirozeně realizuje „uvnitř“ každého správního obvodu. Samozřejmě existují výjimky, zejména v případě dojížděky žáků do vybraných specializovaných škol, ať už sportovních, uměleckých či se speciálními potřebami žáků.

Mapa na obrázku 25 níže zachycuje saldo dojížděky na 1 000 obyvatel ve věku 0-14 let mezi obcemi Zlínského kraje. Pochopitelně, že kladné hodnoty vykazují všechny ty obce, ve kterých se nachází základní škola i s druhým stupněm (na obrázku znázorněny nejtmašími barvami), naopak žáci z obcí s nejnižšími hodnotami salda dojížděky (na obrázku vyznačeny světlejšími barvami), jsou odkázáni dojíždět do okolních spádových škol, a to i na první

stupeň. Pro lepší přehlednost jsou obce s nejvyšším saldem dojížděky vyznačeny dále samostatně na mapě na obrázku 26. Nejedná se o velká sídla, jako obce s rozšířenou působností apod., ale spíše o velikostně menší obce. Nicméně tím, že se v těchto obcích vyskytuje základní škola, se významně zvyšuje jejich postavení z hlediska atraktivnosti. Na základě těchto výsledků lze dále usoudit, že obce s nejvyššími hodnotami salda dojížděky se nachází v oblastech s vysokou hustotou zalidnění s větším počtem sídel, kde je intenzivní dojížděka. Takovým příkladem jsou obce Traplice a Velehrad v západní části SO ORP Uherské Hradiště. Přestože tyto obce leží v podstatě vedle sebe, v každé z nich se nachází základní škola s druhým stupněm, a tudíž vykazují jedny z nejvyšších hodnot salda dojížděky v kraji. Totožná situace se týká obcí Litenčice a Střilky na jihu SO ORP Kroměříž. Také se vyskytují případy, kdy se obce s nejvyššími hodnotami nachází taktéž nedaleko od sebe, ovšem každá z nich v jiném správním obvodu. To se týká Velkého Ořechova (SO ORP Zlín), Prakšic (SO ORP Uherský Brod) a Bílovic (SO ORP Uherské Hradiště), což může svědčit o relativní uzavřenosti školní dojížděky v rámci jednoho správního obvodu.



Obr. 25: Saldo dojížděky do základních škol v jednotlivých obcích Zlínského kraje v roce 2011.



Obr. 26: Obce Zlínského kraje s nejvyššími hodnotami salda dojížděky do základních škol v roce 2011.

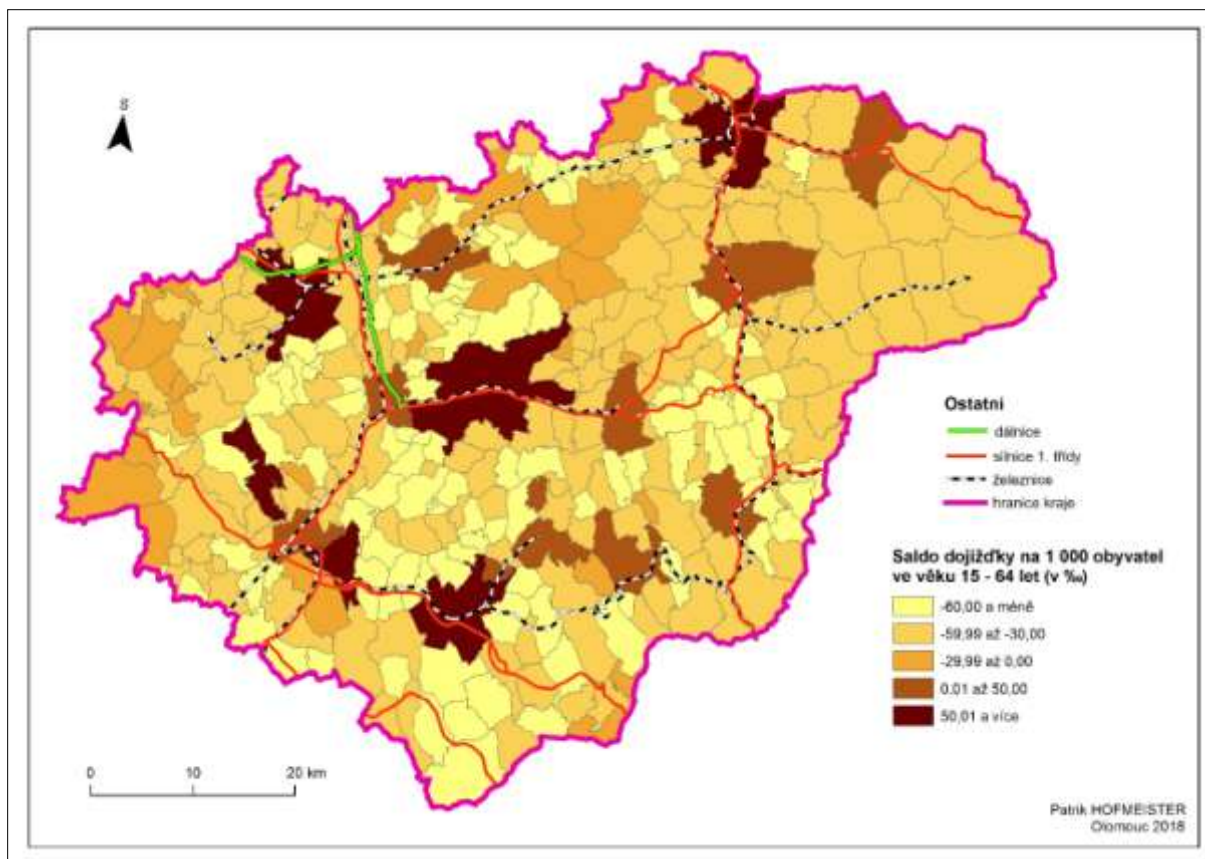
Zdroje: ArcCR500, 2016; CENARS, 2011; vlastní zpracování

11. 2. 2 Dojížděka do středních a vysokých škol

Dojížděka do středních a vysokých škol vykazuje v porovnání s dojížděkou do základních škol jiný charakter. První rozdíl spočívá v tom, že oba typy dojížděky probíhají na větší vzdálenosti, v případě dojížděky do středních škol zejména v rámci kraje, v případě vysokých škol mnohdy nedenní formou za hranice kraje (viz další podkapitola). Společně obě dojížděky vyplývají z povahy sekundárního, resp. terciárního vzdělávání v ČR, a z dalších na ni navazujících faktorů (viz teoretická část výše).

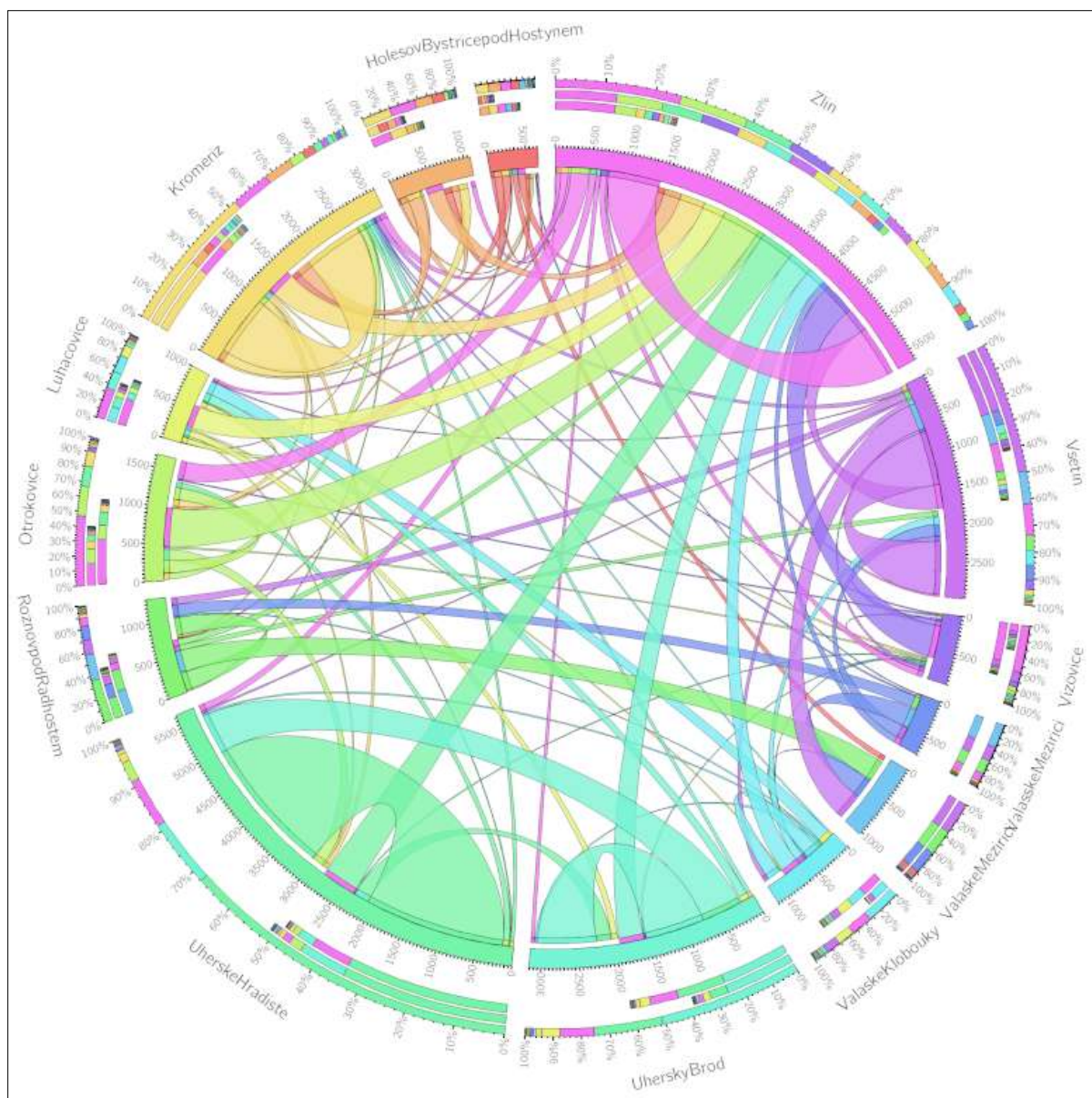
Na území Zlínského kraje se aktuálně nachází 66 středních škol, z nichž je většina umístěna ve městech, zpravidla do úrovně obcí s pověřeným obecním úřadem (stredniskoly.cz, 2018). Proto je v tomto ohledu důležitá dopravní obslužnost těchto měst, neboť sem dojíždí studenti a učni i ze vzdálenějších obcí. Nejvíce škol se nachází ve Zlíně, v Uherském Hradišti a v Kroměříži, tedy v okresních městech, v případě Zlína v krajském

městě. Jak bylo řečeno, ve Zlíně se kromě několika středních škol, nachází jediná vysoká škola v kraji – Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně (UTB). Univerzita se v průběhu posledních let rozrostla, kdy zřídila další fakulty a své pobočky, například v Uherském Hradišti (utb.cz, 2018). To s sebou nese i zvýšený počet dojíždějících studentů i z jiných krajů. Přes tyto uvedené skutečnosti není divu, že nejvyšší saldo dojížděky na 1 000 obyvatel ve věku 15 a více let zaznamenala zmíněná města, přičemž nejvyšší relativní hodnoty v kraji zaznamenalo Uherské Hradiště (viz obr. 27). V tomto městě se kromě několika středních škol nachází i zmíněná pobočka UTB, navíc leží v regionu s vysokou hustotou zalidnění a v neposlední řadě zde hraje důležitou úlohu výborná dopravní dostupnost, která je při výběru školy také důležitá. Stejným způsobem, jako v předešlé podkapitole, kladné hodnoty relativního salda dojížděky korelují s výskytem středních, potažmo vyšších odborných a vysokých škol. Na obrázku 27 patří nejvyšší hodnoty pouze ORP Uherské Hradiště, ORP Zlín, ORP Kroměříž, ORP Valašské Meziříčí a ORP Uherský Brod. Z ostatních obcí dosahuje nejvyšších hodnot pouze Velehrad nedaleko Uherského Hradiště, v němž je poskytováno středoškolské vzdělání v tamním Stojanově gymnáziu. Nižší, ale pořád kladné hodnoty vykazují ostatní obce s rozšířenou působností, jako Otrokovice, Holešov, Rožnov pod Radhoštěm, Vsetín, Vizovice Valašské Klobouky a Luhačovice. Ačkoliv se v těchto obcích nachází alespoň jedna střední škola, nejsou středoškoláky tak žádané nebo disponují nižšími kapacitami. Do této kategorie spadají i dvě obce s pověřeným obecním úřadem – Slavičín v SO ORP Luhačovice a Staré Město v SO ORP Uherské Hradiště. Bystřice pod Hostýnem jakožto ORP vykazuje záporné relativní saldo dojížděky, přestože také poskytuje středoškolské vzdělání.



Obr. 27: Relativní saldo dojížděky do středních a vysokých škol v jednotlivých obcích Zlínského kraje v roce 2011.

Schéma celkové dojížděky, tedy jak žáků do základních škol, tak studentů a učňů, názorně ilustruje obrázek 28. Konkrétně se jedná o vyjádření intenzity dojížděky do škol jednak v rámci každého správního obvodu, ale také mezi jednotlivými správními obvody. Co se týče jednotlivých správních obvodů, patrně docházelo k nejintenzivnějším tokům v SO ORP Uherské Hradiště (velká koncentrace obyvatelstva a poměrně mnoho škol). V menší míře potom ve správních obvodech Kroměříž, Uherský Brod a Vsetín. Nejméně intenzivní dojížděka se naopak vyskytovala v menších správních obvodech s menším počtem žáků a škol. Z hlediska meziregionální dojížděky do škol převažovaly primárně tři toky, a to mezi SO ORP Zlín a SO ORP Otrokovice, dále SO ORP Uherské Hradiště a SO ORP Uherský Brod, a nakonec mezi SO ORP Uherské Hradiště a SO ORP Zlín. Mezi těmito třemi správními obvody se projevuje výraznější vzájemná propojenost. Další významnější vazby dle obrázku zaznamenaly regiony v severovýchodní části kraje, zejména mezi SO ORP Rožnov pod Radhoštěm a SO ORP Valašské Meziříčí, ovšem jejich intenzita zdaleka nedosahuje takových hodnot.



Obr. 28: Intenzita celkové dojížděky do škol mezi jednotlivými SO ORP Zlínského kraje a v rámci každého správního obvodu v roce 2011.

Zdroj: CENARS, 2011; vlastní zpracování v online aplikaci Circos Table Viewer: dne 15. 4. 2018. Dostupnou z: <http://mkweb.bcgsc.ca/tableviewer/>

11. 2. 3 Postavení Zlínského kraje v mezikrajské dojížděce do škol

Mezikrajskou dojížděku, resp. vyjížděku Zlínského kraje tvoří výhradně studenti vysokých škol, případně studenti středních škol nebo učni. Přestože se nevylučuje možnost, že se i žáci základních škol účastní mezikrajských pohybů, jsou jejich počty zanedbatelné. Ve výsledcích této podkapitoly není proto mezikrajská dojížděka a vyjížděka žáků základních škol,

tedy ve věku 6-14 let, započtena. Na druhé straně zde není vzhledem k dostupným datům rozlišena dojíždka, resp. vyjíždka studentů středních a zvláště vysokých škol.

Obecně vzato převažovala ve Zlínském kraji vyjíždka studentů nad dojíždkou studentů, jež byla více než dvojnásobně nižší (viz tab. 15 a 16). To není nikterak překvapivé, protože dojíždka nad vyjíždkou dominuje snad jen v kraji Hl. město Praha, případně v dalších krajích, kde se nachází největší vysoké školy. Navíc s přihlédnutím k faktu, že se v kraji vyskytuje pouze jedna univerzita, která se navíc rozrůstá až v posledních letech, není ve Zlínském kraji typické univerzitní město, které by přitahovalo studenty ve větších počtech. Studenti v kraji tudíž spíše vyjížděli studovat do okolních krajů, a to nejvíce do Jihomoravského kraje s univerzitním městem v Brně, dále do Olomouckého kraje (s centrem v Olomouci) a Moravskoslezského kraje (především do Ostravy). V tabulce 17 jsou zaznamenány obce, resp. města s dojíždkou ze Zlínského kraje v počtu nad 100 osob, přičemž dojíždka do zmíněných univerzitních měst přesahuje 1 000 studentů. Ke 100 dojíždějícím studentům se blíží Frenštát pod Radhoštěm a Nový Jičín. Protože zde nesídlí žádná univerzita, lze se domnívat, že do těchto měst dominuje dojíždka středoškoláků. Opačným směrem do Zlínského kraje dojíždí až téměř třetina všech dojíždějících studentů z Jihomoravského a Olomouckého kraje, kolem 20 % potom z Moravskoslezského kraje (viz tab. 17). Nejvíce z nich dle očekávání směřuje do Zlína, dále potom do Kroměříže, Uherského Hradiště a Valašského Meziříčí. Zatímco do Zlína dojíždí především vysokoškolští studenti, do ostatních měst kromě studentů vyšších odborných škol výhradně středoškolští studenti. V tabulce 17 figuruje v dojíždce nad 100 studentů spolu s městy nedaleko krajských hranic i Uherský Brod. To proto, že do Uherského Brodu dojíždí studenti na střední školu COPT, která jako jediná v ČR nabízí puškařské obory (copt.cz, 2018).

Tab. 15: Vyjíždka do škol ze Zlínského kraje v roce 2011.

Kraj dojíždky	ze Zlínského kraje	podíl (%)
Jihomoravský kraj	4 986	44,77
Olomoucký kraj	2 289	20,55
Moravskoslezský kraj	2 042	18,34
Hlavní město Praha	1 357	12,18
Královéhradecký kraj	141	1,27
Pardubický kraj	128	1,15
Jihočeský kraj	51	0,46
Kraj Vysočina	42	0,38
Liberecký kraj	34	0,31

Středočeský kraj	27	0,24
Plzeňský kraj	24	0,22
Ústecký kraj	15	0,13
Karlovarský kraj	1	0,01
Celkem	11 137	100,00

Zdroj: CENARS, 2011

Tab. 16: Dojíždka do škol ve Zlínském kraji v roce 2011.

Kraj vyjížd'ky	do Zlínského kraje	podíl (v %)
Jihomoravský kraj	1 511	34,11
Olomoucký kraj	1 425	32,17
Moravskoslezský kraj	956	21,58
Kraj Vysočina	137	3,09
Pardubický kraj	126	2,84
Hlavní město Praha	58	1,31
Královéhradecký kraj	58	1,31
Jihočeský kraj	45	1,02
Středočeský kraj	39	0,88
Liberecký kraj	27	0,61
Ústecký kraj	25	0,56
Karlovarský kraj	12	0,27
Plzeňský kraj	11	0,25
Celkem	4 430	100,00

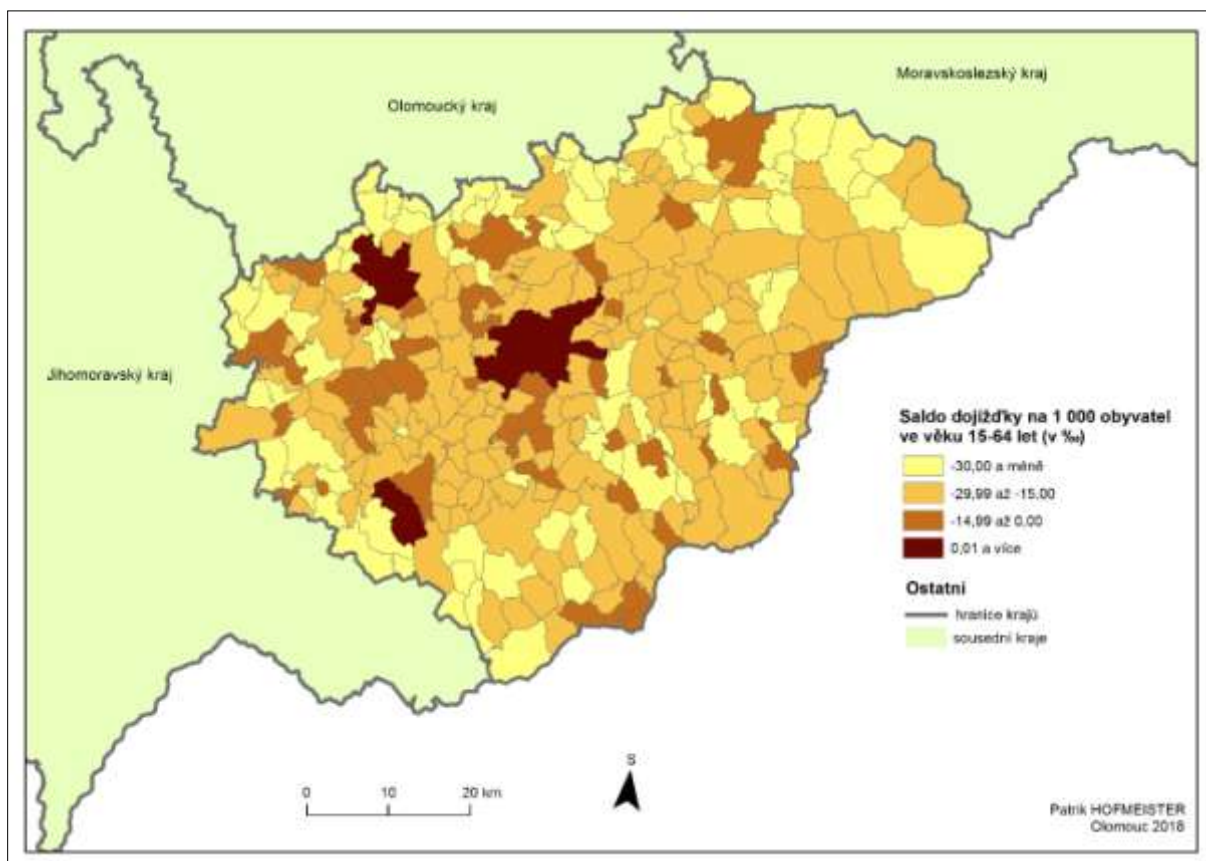
Zdroj: CENARS, 2011

Tab. 17: Obce vyjížd'ky (ze) a dojížd'ky (do) Zlínského kraje nad 100 osob.

Obec vyjížd'ky ze Zlínského kraje	počet	Obec dojížd'ky do Zlínského kraje	počet
Brno	4 566	Zlín	1 993
Olomouc	1 721	Kroměříž	662
Praha	1 357	Uherské Hradiště	515
Ostrava	1 346	Valašské Meziříčí	412
Přerov	327	Rožnov pod Radhoštěm	124
Opava	217	Holešov	124
Karviná	185	Uherský Brod	117
Hradec Králové	132	Kunovice	116
Bzenec	124		
Pardubice	107		
Hranice	102		

Zdroj: CENARS, 2011

Dojížděku a vyjížděku do škol rovněž zachycuje saldo dojížděky na 1 000 obyvatel ve věku 15-64 let (viz obr. 29), které dosahuje kladných hodnot pouze ve třech obcích v kraji. Nejvyšší hodnoty připadají Zlínu (18,06 ‰), ostatním dvěma obcím – Kunovicím a Kroměříži, připadají hodnoty těsně nad 0 (konkrétně 1,62 ‰, resp. 0,84 ‰). Záporné hodnoty vykazují, byť ne nejnížší, i ostatní města, například Otrokovice, Bystřice pod Hostýnem, ale i Vsetín nebo Uherský Brod. Valašské Klobouky dosahují ještě nižší hodnoty než předešlá města. Hodnoty relativního salda dojížděky jsou však užitečné v tom, že do jisté míry vypovídají o úrovni vyjížděky za vzděláním, především do vysokých škol, v jednotlivých obcích v kraji. Týká se to zejména menších obcí, které nezaznamenávají žádnou dojížděku.



Obr. 29: Relativní saldo dojížděky do středních a vysokých škol mezi Zlínským krajem a ostatními kraji v ČR za rok 2011.

Zdroje: ArcCR500, 2016; CENARS, 2011; vlastní zpracování

12 Závěr

Práce si vytyčila za cíl vyhodnotit základní prostorové vzorce mobility obyvatelstva na území Zlínského kraje, a to geografy nejčastěji sledované prostorové pohyby obyvatelstva – vnitřní migraci a dojížděku do zaměstnání a dojížděku do škol. Přestože se hlavní pozornost upnula na současné vývojové tendence, neopomenulo se do práce zařadit i časoprostorový vývoj, zejména z hlediska změn v průběhu transformačního období, které se zásadní měrou dotkly vývoje mobility obyvatelstva posledních pětadvaceti let. Práce kladla důraz na podchycení výsledků na různých měřítkových úrovních, přičemž se potvrdila jejich diferencovanost. Analýzy rovněž v mnoha ohledech potvrdily shodu se základními rysy v porovnání s celorepublikovými výsledky.

Co se týče vyhodnocení základních vzorců pohybu obyvatelstva na mikroregionální úrovni – SO ORP, potvrdila se v podstatě správnost jejich vymezení. Centra jednotlivých správních obvodů představovaly hlavní centra dojížděky. Pouze v případě Vizovic a částečně Valašských Klobouk může vzniknout jistá polemika, zda jsou skutečně těmi správnými centry ORP. Vizovicím konkurují Slušovice, Valašským Kloboukům zase Brumov-Bylnice. V případě SO ORP Luhačovice, kde vedle sebe v mnoha aspektech „stojí“ Luhačovice a Slavičín, dominují v počtu dojíždějících osob Luhačovice. Na základě vnitřní migrace je složitější vyvodit pravidelné pohyby a směry v rámci jednoho SO ORP, nicméně podobně jako v ostatních krajích ČR, dochází nadále k dekoncentračním procesům, kdy dochází k vysídlování největších center. V rámci Zlínského kraje lze hovořit o suburbanizačních procesech, které se v současnosti začínají nejvíce projevovat v zázemí největších měst, především Zlína.

V rámci meziregionálních vztahů se potvrdila jistá propojenost regionů, a to nejvíce v západní části kraje-mezi SO ORP Uherský Brod, SO ORP Uherské Hradiště, dále mezi SO ORP Otrokovice a SO ORP Zlín, potom v severních oblastech kraje – mezi SO ORP Kroměříž, SO ORP Holešov a SO ORP Bystřice pod Hostýnem, a nakonec ve východních částech regionů, hlavně mezi SO ORP Vsetín a SO ORP Valašské Meziříčí.

I přes diskutabilní případy lze však v konečném vyhodnocení konstatovat, že v kraji není sporu o korektnosti hierarchického uspořádání jednotlivých sídel tím zvláště, že zde dominuje pouze jediné sídlo – krajské město Zlín.

13 Summary

The aim of the thesis was to evaluate the basic spatial patterns of population mobility in the Zlín region, namely by the geographies of the most frequently observed spatial movements of the population - internal migration and work and school commuting. Although the main focus has been concentrated on current development trends, time and space development has not been neglected, especially in terms of changes during the transformation period, which have largely affected the development of population mobility over the last twenty-five years. The work put emphasis on detecting the results at different scales, confirming their differentiation. Analyzes have also confirmed in many respects the konformity with the basic features compared to the national results.

Seznam použité literatury a zdrojů

Knižní zdroje:

- ALEŠ, M. (2001): *Vnitřní migrace v České republice v letech 1980-1999*. Praha: ČSÚ. Demografie: 43 (3), s. 187-201
- ANDRLE, A., POJER, M. (1978): *K některým otázkám dojížděky do zaměstnání*. Sociologický ústav AV ČR. Sociologický časopis: 14 (2), s. 212-221
- BERG, L. van den, DREWET, R., KLAASEN, L.H., ROSSI, A., VIJVERBERG, C.H.T. (1982): *A study of Growth and Decline*. New York: Pergamon Press, ISBN 9780080231563
- ČERMÁK, Z. (1991): *Základní rysy migrace v ČSFR*. Praha: ČSÚ. Demografie: 33 (1), s. 28-30
- ČERMÁK, Z. (1996): *Transformační procesy a migrační vývoj v České republice*. In HAMPL M. a kol.: *Geografická organizace společnosti a transformační procesy v České republice*. Praha: Univerzita Karlova v Praze, s. 180-182 (395 s.). ISBN 80-902154-2-4
- ČERMÁK, Z. (2001): *Vývoj migrační mobility v devadesátých letech v České republice*. In HAMPL, M. a kol.: *Regionální vývoj: Specifika české transformace, evropská integrace a obecná teorie*. Univerzita Karlova v Praze, s. 87-98
- ČERMÁK, Z. (2005): *Migrace a suburbanizační procesy v České republice*. Praha: ČSÚ. Demografie 47 (3): s. 169-176.
- ČERMÁK, Z., HAMPL M., MÜLLER, J. (2009): *Současné tendence vývoje obyvatelstva metropolitních areálů v Česku: dochází k významnému obratu?* Praha: Geografie – Sborník ČGS, 114 (1), s. 37-51
- ČSÚ (1996): *Vývoj obyvatelstva v krajích a okresech v České republice za období 1960-1995*. Praha: Český statistický úřad – odbor informačních služeb. 181 s.
- DRBOHLAV, D. (1999): *Geografické aspekty v rámci interdisciplinárního výzkumu migrace obyvatelstva*. Praha: Geografie – Sborník ČGS, 104 (2), s. 73-88
- HALÁS, M., BRYCHTOVÁ, Š., FŇUKAL, M. (2013): *Základy humánní geografie 1: geografie obyvatelstva a sídel*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, s. 46. ISBN 978-80-244-3847-4

HAMPL, M., KÜHNL, K, GARDAVSKÝ, V. (1987): *Regionální struktura a vývoj systému osídlení ČSR*. Praha: Univerzita Karlova.

OUŘEDNÍČEK, M. (2000): *Teorie stádií vývoje měst a diferenciální urbanizace*. Praha: Geografie – Sborník ČGS, 105 (4), s. 361-369

POKLUDA, Z. (2006): *Sedm století Zlínských dějin*, Zlín.

TOUŠEK, V., KUNC, J., VYSTOUPIL, J. (2008): *Ekonomická a sociální geografie*. Plzeň: Aleš Čermák, 322 s. ISBN 978-80-7380-114-4

Internetové zdroje:

ARCČR500 (2016): *Digitální geografická databáze 1 : 500 000* (online), cit. 15. 4. 2018. Dostupné z: http://download.arcdata.cz/data/ArcCR_500-3.3-Popis-dat.pdf

BAŤA.CZ (2018): *Společnost Baťa: Historie* (online), cit. 11. 4. 2018. Dostupné z: <https://www.bata.cz/stranka/historie>

BINEK A KOL. (2015): *Koncepce podpory zaměstnanosti ve Zlínském kraji* (online), cit. 1. 4. 2018. Dostupné z: <https://www.kr-zlinsky.cz/koncepce-podpory-zamestnanosti-cl-3438.html>

CONTINENTAL.JOBS.CZ (2018): *Continental v České republice* (online), cit. 5. 4. 2018. Dostupné z: <https://continental.jobs.cz/>

COPT.CZ (2018): *O škole* (online), cit. 15. 4. 2018. Dostupné z: <https://www.copt.cz/>

DRBOHLAV, D. (2018): *Mobilita prostorová*. In *Sociologická encyklopedie*. Sociologický ústav AV ČR (online), cit. 6. 3. 2018. Dostupné z: https://encyklopedie.soc.cas.cz/w/Mobilita_prostorov%C3%A1

DRBOHLAV, D., UHEREK, Z. (neuvedeno): *Reflexe migračních teorií* (online), cit. 8. 3. 2018. Dostupné z: <https://web.natur.cuni.cz/ksgrsek/illegal/clanky/Uherek-Teorie.pdf>

EUROPASS (2018): *Mobilita obyvatel* (online), cit. 6. 3. 2018. Dostupné z: <http://www.europass.cz/vzdelavani-v-eu/mobilita-obyvatel/>

HALÁS, M., KLAPKA, P. (2015): *Spatial influence of regional centres of Slovakia: analysis based on the distance-decay function* (online), s. 169, cit. 6. 3. 2018. Dostupné z: <https://geography.upol.cz/soubory/lide/halas/clanky/Halas,Klapka-RL.pdf>

- ČEKAL, J. (2006): *Jihočeský kraj: Regionálně geografická analýza prostorové mobility obyvatelstva* (online). Masarykova univerzita v Brně: Disertační práce, cit. 7. 3. 2018. Dostupné z: https://is.muni.cz/th/gknly/1._text.pdf
- ČSÚ (1991): *Československé sčítání lidu 1991: Pramenné dílo* (online), cit. 6. 3. 2018. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/sldb/pramenne-dilo-1991>
- ČSÚ (2001): *Sčítání lidu, domu a bytů 2001 – Pramenné dílo- 2001* (online), cit. 6. 3. 2018. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/4132-05--3002>
- ČSÚ (2005): *Vnitřní stěhování v ČR – 1991-2004*. (online), cit. 6. 3. 2018. Dostupné z: https://www.google.cz/search?q=vnit%C5%99n%C3%AD+migrace&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwj5pLjNrsjZAhVMQBQKHTYECBEQ_AUICigB&biw=1366&bih=637#imgrc=IrRjP4Nj3ZwedM
- ČSÚ (2011): *SLDB 2011: Definitivní výsledky* (online), cit. 1. 4. 2018. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&pvo=ZVKR008&z=T&f=TABULKA&katalog=30713&pvokc=100&pvoch=3131>
- ČSÚ (2014): *Vývoj dojížděky jako formy prostorové mobility v ČR* (online), cit. 6. 3. 2018. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/13-3228-04-za_rok_2004-1__vyvoj_dojizdky_jako_formy_prostorove_mobility_v_cr
- ČSÚ (2016): *Základní tendence demografického, sociálního a ekonomického vývoje Zlínského kraje – 2015* (online), cit. 8. 3. 2018. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/11284/17863665/33012916.pdf/d19cc9af-dd52-4276-ba07-d92d29123580?version=1.1>
- ČSÚ (2017a): *Demografický vývoj ve městech Zlínského kraje* (online), cit. 8. 3. 2018. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xz/demograficky-vyvoj-ve-mestech-zlinskeho-kraje>
- ČSÚ (2017b): *Veřejná databáze: Malý lexikon obcí 2016 – správní obvody obcí s rozšířenou působností* (online), cit. 2. 4. 2018. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&pvo=RSO0816&z=T&f=TABULKA&skupId=1693&katalog=31148&pvo=RSO0816&pvokc=100&pvoch=3131>
- ČSÚ (2017c): *Databáze demografických údajů za obce ČR* (online), cit. 11. 4. 2018. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/databaze-demografickych-udaju-za-obce-cr>

ČSÚ (2017d): *Pramenné dílo 1961* (online), cit. 3. 4. 2018. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/sldb/pramenne-dilo-1961>

ČSÚ (2018a): *Vyjíždka a dojíždka do zaměstnání a do škol: Metodika a obsah zjišťování vyjíždky dojíždky* (online), cit. 7. 3. 2018. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/25385875/19920959+2400013a12.pdf/e5156805-696b-487e-8140-9fa4848e2d19?version=1.0>

ČSÚ (2018b): *Vyjíždka a dojíždka do zaměstnání a škol* (online), cit. 7. 3. 2018. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/20567427/10413513k5.pdf/8ee0f4b5-758c-4abb-8b6c-47e868c9b7ac?version=1.0>

ČSÚ (2018c): *Vyjíždka a dojíždka do zaměstnání a škol* (online), cit. 7. 3. 2018. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/20533788/52413513a5.pdf/368fa666-3f6d-44a8-956b-b2ac7df23185?version=1.0>

ČSÚ (2018d): *Veřejná databáze: Vše o území* (online), cit. 2. 4. 2018. Dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=profil-uzemi&uzemiprofil=31548&u=__VUZEMI__65__7201#w%5Bk%5D=pvw&w%5Bp%5D=&w%5Bh%5D=

DEZA.CZ (2018): *O společnosti* (online), cit. 5. 4. 2018. Dostupné z: <http://www.deza.cz/o-spolecnosti>

GREINER-GPI.COM (neuveďeno): *O společnosti* (online), cit. 10. 4. 2018. Dostupné z: <http://greiner-gpi.com/cz/spolecnost/>

HBI.CZ (2018): *Databáze firem* (online), cit. 5. 4. 2018. Dostupné z: http://www.hbi.cz/cs/search/?ord=EmployeesV&sCou=C&sReg=%22CZ0724%22&sCap_sign=%3D&cmd=MSearch

ISS-CZ.COM (neuveďeno): *Úvod: O ISS* (online), cit. 6. 4. 2018. Dostupné z: <http://iss-cz.com/cs/33-o-iss>

KATALOGFIREM.ZK.CZ (neuveďeno): *Profil regionu: Infrastruktura* (online), cit. 10. 4. 2018. Dostupné z: <http://www.katalogfiremzk.cz/profil-regionu/infrastruktura>

KOORDINÁTOR VEŘEJNÉ DOPRAVY ZLÍNSKÉHO KRAJE, S.R.O. (2011): *Plán dopravní obslužnosti území – Zlínský kraj na léta 2012-2016* (online), cit. 11. 4. 2018. Dostupné z: <file:///C:/Users/U%C5%BEivatel/Downloads/dopravni-plan-zk-2012.pdf>

KOŠAŘ, A. (2009): *Geografická analýza trhu práce Zlínského kraje*. Diplomová práce: Univerzita Palackého v Olomouci (online), cit. 10. 4. 2018. Dostupné z: https://geography.upol.cz/soubory/studium/dp/2009/2009_Kosar.pdf

KNTB.CZ (2012): *Krajská nemocnice T. Bati, a.s.* (online), cit. 5. 4. 2018. Dostupné z: <https://www.kntb.cz/>

KOŠAŘ, A. (2009): *Geografická analýza trhu práce Zlínského kraje*. Diplomová práce: Univerzita Palackého v Olomouci (online), cit. 10. 4. 2018. Dostupné z: https://geography.upol.cz/soubory/studium/dp/2009/2009_Kosar.pdf

KR-ZLINSKY.CZ (2018a): *Základní charakteristika kraje* (online), cit. 8. 3. 2018. Dostupné z: <https://www.kr-zlinsky.cz/zakladni-charakteristika-kraje-cl-3685.html#rozumim>

KR-ZLINSKY.CZ (2018b): *Sídelní struktura Zlínského kraje* (online), cit. 8. 3. 2018. Dostupné z: <https://www.kr-zlinsky.cz/sidelni-struktura-zlinskeho-kraje-cl-2434.html>

MPSV (2018): *Portál MPSV: Statistiky nezaměstnanosti z územního hlediska* (online), cit. 2. 4. 2018. Dostupné z: https://portal.mpsv.cz/sz/stat/nz/uzem/?stat=2000000000112&obdobi=L&rok=2017&uzemi=141&send=send&_piref37_240429_37_240428_240428.pohled=1&_piref37_240429_37_240428_240428.xslselect=nazev&_piref37_240429_37_240428_240428.xslorder=1&_piref37_240429_37_240428_240428.xslmapatag=okresy&_piref37_240429_37_240428_240428.xslmapasloupec=&_piref37_240429_37_240428_240428.usr1=1

NĚMĚC, J. (2015): *Strategická zóna v Holešově zeje prázdnotou, kousek od ní vzniká další*. v článku ZLIN.IDNES.CZ, (online), cit. 6. 4. 2018. Dostupné z: https://zlin.idnes.cz/prumyslova-zona-vznika-v-miskovicich-na-kromerizsku-u-holesova-p8x-/zlin-zpravy.aspx?c=A150803_2181563_zlin-zpravy_ras

POLÁŠEK, V., PTÁČEK, P., TOUŠEK, V.: *Regionální aspekty vnitřní migrace v České republice v období 1991-2004* (online), cit. 6. 3. 2018. Dostupné z: https://www.researchgate.net/profile/Pavel_Ptacek3/publication/228734447_Regionalni_aspekty_vnitri_migrace_v_Ceske_republice_v_obdobi_1991-2004/links/02e7e52b0b7ae4dbe9000000/Regionalni-aspekty-vnitri-migrace-v-Ceske-republice-v-obdobi-1991-2004.pdf

PERSPEKTIVA UTB (2018): *Socioekonomická analýza vybraných oblastí Zlínského kraje* (online), cit. 8. 3. 2018. Dostupné z:

<http://www.perspektiva.utb.cz/getattachment/informace/studie-a-analyzy/Socioekonomicka-analyza-vybranych-oblasti-Zlinskeho-kraje.pdf>

PROCHÁZKOVÁ C. (2010): *Vybrané teorie migrace a jejich význam při vytváření migračních politik* (online), cit. 7. 3. 2018. Dostupné z: [file:///C:/Users/U%C5%BEivatel/Downloads/319%20\(7\).pdf](file:///C:/Users/U%C5%BEivatel/Downloads/319%20(7).pdf)

PRODEJ-ZBRANI.CZ (neuveďeno): *Česká zbrojovka* (online), cit. 6. 4. 2018. Dostupné z: <https://www.prodej-zbrani.cz/ceska-zbrojovka/>

RŮŽKOVÁ, J., ŠKRABAL, J. a KOL. (2006): *Historický lexikon obcí České republiky 1869-2005 I. díl. In Český statistický úřad* (online), cit. 12. 4. 2018. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/20538302/13n106cd1.pdf/cf538eea-7f70-49f6-8e76-dc88932650ef?version=1.0>

STATISTIKAAMY.CZ (2016): *Historie krajského zřízení* (online), cit. 6. 4. 2018. Dostupné z: <http://www.statistikaamy.cz/2016/09/historie-krajskeho-zrizeni/>

STOUFFER S.A. (1940): *Intervening Opportunities: A Theory Relating Mobility and Distance*. In *SOCIOLOGICAL REVIEW*. University of Chicago, 5 (6), 845-867 s. (online), cit. 7. 3. 2018. Dostupné z: https://www.jstor.org/stable/2084520?seq=1#page_scan_tab_contents

STREDNISKOLY.CZ (2018): *Seznam škol-Zlínský kraj* (online), cit. 15. 4. 2018. Dostupné z: <https://www.stredniskoly.cz/seznam-skol/zlinsky-kraj/zlin/>

SUB.CZ (neuveďeno): *Slovácké strojířny, a.s.* (online), cit. 6. 4. 2018. Dostupné z: <http://www.sub.cz/slovacke-strojirny-uhersky-brod/>

SVOBODOVÁ, A. (2018): *Prostorová mobilita – aspekt trvání přemístění (prezentace)*. (online), cit. 7. 3. 2018. Dostupné z: <http://slideplayer.cz/slide/3316864/>

SZCZYRBA, Z., TOUŠEK, V. (2004): *Vyjíždka a dojíždka do zaměstnání v České republice; změny v období transformace* (online), cit. 7. 3. 2018. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/290433472_Vyjizdka_a_dojizdka_do_zamestnani_v_Ceske_republice_zmeny_v_obdobi_transformace_Dojezdzajacy_do_pracy_w_Republice_Czeskiej_-_przekształcenia_w_okresie_transformacji_nowe_trendy_i_zjawiska

ŠIMON, M. (2006): *Teoretické přístupy ke studiu urbanizace*. Univerzita Karlova v Praze: *Bakalářská práce* (online). Dostupné z: <http://urbanizace.wz.cz/bakule/23-teorie-stadii>

UTB.CZ (2018): *Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně* (online), cit. 15. 4. 2018. Dostupné z: <http://www.utb.cz/>

ZLIN.EU (2018): *Revitalizace bytových domů: Jižní Svahy* (online), cit. 11. 4. 2018. Dostupné z: <http://www.zlin.eu/jizni-svahy-cl-1704.html>

CENARS: *Tato společnost poskytla data o migraci za období 1991-2012 a dojížděce do zaměstnání a do škol za rok 2011, a to prostřednictvím Katedry geografie Přírodovědecké fakulty Univerzity Palackého v Olomouci.*

CIRCOS TABLE VIEWER: online aplikace dostupná na: <http://mkweb.bcgsc.ca/tableviewer/>