

ABSTRAKT

Společenské disparity mohou mít různé regionální projevy i příčiny a v extrémních případech vedou k sociální exkluzi. Doprava je na jedné straně prostředkem k zapojení vyloučených jedinců do společnosti, avšak na straně druhé, v případech nedostatečných možností mobility a akcesibility je to právě doprava, která podmiňuje vznik sociální exkluze. Hovoříme tak o dopravní exkluzi představující omezení přístupu ke společenským aktivitám na základě nedostatečné možnosti a schopnosti jedince dopravovat se. V předkládané práci je téma dopravního vyloučení podrobně diskutováno, definováno a zasazeno do širších konceptuálních rámců. Konkrétně jsou pak hodnoceny objektivní i subjektivní faktory potenciálně ovlivňující vznik dopravní exkluze, popřípadě prohlubování jejich negativních dopadů. Na příkladu území Česka je realizována klasifikace nejnižších teritoriálních jednotek státu (sídel) dle typu dopravní exkluze, kterému jsou potenciálně vystaveny. Ukazuje se, že zejména rozdílné charakteristiky sídelního a dopravního systému podmiňují potenciál vzniku dopravního znevýhodnění a jeho různých typů. Na základě dostupnostně-mobilitních charakteristik je v Česku rozlišeno celkem 8 typově diferencovaných území odrážejících rozličné procesy a faktory, jež se v konkrétních lokalitách uplatňují a potenciálně podmiňují vznik dopravní exkluze. Jednotlivé typy území jsou v Česku zastoupeny v různé míře a jsou lokalizovány na základě specifických zákonitostí. Je pak celospolečenským úkolem na tyto skutečnosti reagovat adekvátními nástroji regionální a dopravní politiky pro zajištění dopravní inkluze. Právě nástroje dopravní inkluze by měly reflektovat konkrétní typ dopravní exkluze, kterému jsou lokalita a její obyvatelé vystaveni.

Klíčová slova:

Dopravní exkluze, Sociální exkluze, Dopravní podmíněnost, Akcesibilita, Dopravní dostupnost, Mobilita, Exponovanost, Polarizace prostoru, Periferie.