

Univerzita Karlova
Přírodovědecká fakulta
Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje

Studijní program: Obecná geografie



RNDr., Ing. Václav Jaroš

DOPRAVNĚ PODMÍNĚNÁ SOCIÁLNÍ EXKLUZE V RÁMCI SYSTÉMU OSÍDLENÍ ČESKA

Transport-related Social Exclusion in the Settlement System of Czechia

Disertační práce

Vedoucí práce: doc. RNDr., Miroslav Marada, Ph.D.

Praha., 2024

Prohlašuji, že jsem dizertační práci vypracoval samostatně, že jsem řádně citoval všechny použité prameny a literaturu a že práce nebyla využita v rámci jiného vysokoškolského studia či k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze dne 1. září 2024

Václav Jaroš

Poděkování:

Dovolte mi na tomto místě poděkovat lidem, bez jejichž podpory by tato práce nevznikla.

V první řadě děkuji svému školiteli Mirku Maradovi za to, že mě provázel celým studiem na Albertově, za jeho cenné metodické rady a za jeho neutuchající víru ve mě a v dokončení této práce. Zároveň děkuji mému konzultantovi Pavlu Chromému za podporu během studia a za jeho vnější a možná trochu netradiční pohled na téma mého výzkumu.

Rovněž děkuji panu docentu Mazouchovi, se kterým jsem měl možnost spolupracovat. Ten mě inspiroval svým přístupem k vědecké práci a preciznosti v oblasti získávání kvalitních dat. Naučil mě, že pokud si je člověk jist, že má pravdu, musí si za ní stát a nepřijímat nevýhodné kompromisy. Stejně tak děkuji Martinu Švedovi, za spolupráci na výzkumných aktivitách, a za pomoc při tvorbě geografických analýz a modelování, v jejichž realizaci je naprosto excelentní.

Bohužel jsou i lidé, kteří se finalizace této práce nedočkali. Děkuji profesoru Hamplovi, za možnost sledovat jeho tvůrčí proces a za poznámky, které k tématu mé práce měl. Každé setkání pro mě bylo nesmírnou inspirací. Rovněž zde chci věnovat vzpomínku brněnskému dopravnímu geografovi Danu Seidenglanzovi, který nás opustil velmi předčasně. Považoval jsme jej za nejtalentovanějšího českého dopravního geografa a skvělého člověka. Jejich odchod mě velice zasáhl a představoval motivaci k dokončení této práce.

Vám všem děkuji za možnost učit se od těch nejlepších.

Zároveň zde děkuji svému kolegovi Petru Svobodovi za naši několikaletou spolupráci a přátelství. Najmě mu děkuji za korektury této práce a jeho kritické poznámky. Nakonec chci poděkovat své rodině. Svým rodičům, své manželce a svým dětem. Největší podporou, inspirací, vzorem i motivací jste, a vždy budete, pro mě právě Vy.



PROHLÁŠENÍ O AUTORSTVÍ TEXTŮ

Ministerstvo vnitra prohlašuje, že RNDr., Ing. Václav Jaroš, narozen 18. ledna 1986, působící jako analytik geoinformačních dat na odboru strategického rozvoje a koordinace veřejné správy Ministerstva vnitra se v rámci svých služebních úkolů stěžejní mírou podílel na tvorbě níže uvedených materiálů. Uvedené dokumenty představují projektové výstupy, analytické studie či odborné podklady, z nichž některé jsou veřejně publikované, jiné vznikly pro vnitřní potřeby Ministerstva vnitra. RNDr., Ing. Václav Jaroš byl v případech jednotlivých projektů, studií a analýz buď hlavním řešitelem, popřípadě autorem stěžejních částí textů, mapových či grafických výstupů.

Části těchto materiálů RNDr., Ing. Václav Jaroš využívá ve své disertační práci: „Dopravně podmíněná sociální exkluze v rámci systému osídlení Česka“, a to s vědomím Ministerstva vnitra. Ve využití těchto děl v disertační práci neshledává Ministerstvo vnitra rozpor s autorským právem.

Materiály využitě v disertační práci:

- Analýza dostupnosti služeb veřejné správy (včetně poštovních služeb) na venkově (MV 2017)
- Projekt „Zlepšení podmínek pro decentralizaci a dostupnost veřejné správy v území“ Vymezení jádrových oblastí Česka; Typologie obcí na základě dojížděky; Model denní mobility (MV 2024)
- Portál geolokačních dat: www.kamdojizdime.cz
- Mapový portál MV: www.atlasverejnespravy.cz

Ministerstvo vnitra
odbor strategického rozvoje a koordinace
veřejné správy
nám. Hrdinů 1634/3
140 21 Praha 4

Ing. Mgr. David Sláma
ředitel odboru strategického rozvoje
a koordinace veřejné správy
Ministerstvo vnitra

Dopravně podmíněná sociální exkluze v rámci systému osídlení Česka

Václav Jaroš

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.

ABSTRACT

Manifestations of social disparities take different forms and have various causes. In extreme cases, they lead to social exclusion. On the one hand, transport is an instrument for excluded individuals to participate in society. On the other hand, where there is a lack of mobility and accessibility options, transport itself becomes a factor on which social exclusion is based. Such a type of exclusion is transport-related, it is so-called transport exclusion, which represents a deficiency of access to social activities and sources based on the insufficient possibility, and ability of an individual to use the transport. In this study, transport exclusion is defined, described, and discussed in detail in a broader conceptual framework. This research assesses objective and subjective factors potentially influencing the emergence of transport exclusion, or deepening its negative impacts are evaluated. In the case of Czechia, a classification of the lowest territorial units (settlements) of the state is elaborated in terms of the type of transport exclusion to which their inhabitants are potentially exposed. In particular, the different characteristics of the settlement structure and transport system condition increase the potential for the emergence of transport exclusion in its various types. Based on accessibility-mobility attributes, a total of 8 different types of territories are defined in Czechia, reflecting a variety of processes and factors of transport exclusion that apply in specific locations. Individual types of delimited territories in Czechia are varied in number of occurrences and their distribution in space. It is the task of the whole society to find an adequate tool in response to ensure transport inclusion. Merely these tools of transport inclusion should reflect the specific type of transport exclusion to which the locality and its inhabitants are potentially exposed.

Klíčová slova:

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

Key words:

Transport exclusion, Social exclusion, Transport-related, Accessibility, Mobility, Geographic potential, Geographic polarisation, Periphery.

Seznam zkratk:

EHS	Evropské hospodářské společenství
ES	Evropské společenství
EU	Evropská unie
ITI	Integrované teritoriální investice
ORP	Obec s rozšířenou působností
SO ORP	Správní obvod obce s rozšířenou působností
POÚ	Pověřený obecní úřad
SO POÚ-	Správní obvod pověřeného obecního úřadu
MV, MVČR	Ministerstvo vnitra České republiky
MD, MDČR	Ministerstvo dopravy České republiky
VaV	Věda a Výzkum
SPVD	Společnost pro veřejnou dopravu
GIS	Geografické informační systémy
OID	Obecný index dostupnosti
VID	Vážený index dostupnosti
SIM	Subscriber identity module
SEU	Social exclusion unit
SETF	Social exclusion task force
SLDB	Sčítání lidu, domů a bytů
CURDS	Centre for Urban and Regional Development Studies
TTWA	Travel To Work Areas
LLMA	Local Labour Market Areas
OECD	Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj
KV	Komplexní velikost
VKV	Vážená komplexní velikost
GZM	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia
FFTP	Free Fare Transport Policy

Seznam Map:

Mapa 1: Vymezení center mikroregionální úrovně

Mapa 2: Podíl meziobecní dojížděky na vyjížděce v období podzimu 2021 a jara 2022

Mapa 3: Meziobecní dojížděka za prací a do škol na základě geolokačních dat mobilních operátorů

Mapa 4: Příklad konstrukce izochron dostupnosti – Časová dostupnost Prahy

Mapa 5: Kumulované dostupnost SO ORP po vybudování rychlých spojení

Mapa 6: Potenciální dostupnost – příklad využití

Mapa 7: Obecný index dostupnosti v agregované podobě – příklad vymezení obtížně dopravně dostupných oblastí Česka

Mapa 8: Model denní mobility obyvatel Česka – změna v koncentraci osob v jednotlivých hodinách dne

Mapa 9: Počet registrovaných vozidel v jednotlivých správních obvodech obcí s POÚ

Mapa 10: Exponovanost území (polohový potenciál)

Mapa 11: Akcesibilita území – dopravní dostupnost

Mapa 12: Osobní mobilita – mobilita obyvatel

Mapa 13: Kategorizace území Česka dle potenciálu vzniku dopravní exkluze

Mapa 14: Regionalizace Česka na mikroregionální úrovni

Mapa 15: Regionalizace na submikroregionální úrovni – návrh soustavy nového pojetí POÚ

Seznam Obrázků:

Obrázek 1: Schéma sociální exkluze, inkluze, segregace a integrace

Obrázek 2: Schéma vlivu sil přitažlivosti a sil odporu na jednotlivé druhy dopravní dostupnosti

Obrázek 3: Socio-prostorové schéma sociální inkluze a exkluze

Obrázek 4: Výzkumné schéma klasifikace území Česka dle potenciálu dopravní exkluze

Obrázek 5: Udržitelné dopravní systémy – motivační a restriktivní opatření

Obrázek 6: Cíle implementace konceptu bezplatné veřejné dopravy

Seznam Tabulek:

Tabulka 1: Dimenze sociální exkluze – srovnání

Tabulka 2: Počet aktuálně přítomných osob v každou hodinu týdne

Tabulka 3: Populačně největší obce s rozdílnou příslušností k SO ORP a k jádrové oblasti mikroregionu

Seznam Grafů:

Graf 1: Počet aktuálně přítomných osob v každou hodinu týdne a jejich struktura – dojížděkové, vyjížděkové a stabilní obce

Graf 2: Počty územních jednotek a podíl na obyvatelstvu jednotlivých typů ohrožení dopravní exkluzí

Obsah

1.	Úvod do problematiky a cíle práce.....	6
2.	Konceptuální a metodologické zarámování tématu	10
2.1.	Společenské nerovnosti a faktory ovlivňující jejich vznik a jejich konkrétní projevy.....	10
2.1.1.	Teoretické přístupy ke studiu společenských nerovností	14
2.1.2.	Konceptualizace základních pojmů	16
2.1.3.	Sociální exkluze v diskurzu sociálních věd.....	24
2.1.4.	Resumé – sociální exkluze jako proces.....	32
2.2.	Projevy prostorové dimenze sociální exkluze	33
2.2.1.	Prostorová stratifikace a polarizace prostoru	33
2.2.2.	Dopravní (ne)dostupnost jako projev územní dimenze sociální exkluze	41
2.2.3.	Mobilita obyvatel jako projev územní dimenze sociální exkluze	49
3.	Dopravně podmíněná sociální exkluze – dopravní exkluze.....	55
4.	Faktory ovlivňující dopravní exkluzi a klasifikace území dle typu potenciálního ohrožení.....	64
4.1.	Dopravní exkluze, možnosti její identifikace a klasifikace.....	65
4.2.	Metodika zpracování.....	66
4.3.	Výsledky.....	72
4.4.	Klasifikace území Česka dle potenciálu ohrožení dopravní exkluzí.....	78
4.5.	Resumé případové studie Česka	82
5.	Možnosti snižování negativních dopadů dopravní exkluze.....	85
5.1.	Strukturální změny v organizaci systému veřejné správy	87
5.1.1.	Vymezení funkčních socioekonomických regionů Česka na mikroregionální úrovni ...	88
5.1.2.	Regionalizace Česka na submikroregionální úrovni	104
5.1.3.	Resumé regionalizace na mikroregionální a submikroregionální úrovni	109
5.2.	Změny parametrů dopravní dostupnosti a osobní mobility obyvatel.....	112
6.	Závěrečné shrnutí.....	120
7.	Literární zdroje	123
8.	Seznam příloh.....	137

1. Úvod do problematiky a cíle práce

Společenské nerovnosti jsou zcela přirozenou součástí každé společnosti, přičemž mohou být na jedné straně vnímány jako zdroje, příčiny ba dokonce i jako nedílná podmínka rozvoje společnosti, na straně druhé pak mohou představovat negativní důsledek celospolečenských procesů jež může přerůst v disparity podrážející soudržnost společnosti jako celku. Určitá forma soudržnosti je a zákonitě i musí být podstatou každé společnosti. Společenské disparity se projevují v různých oblastech lidské činnosti a k jejich vzniku dochází rozličnými procesy a mechanismy, přičemž jejich působení má odlišný charakter na různých řádovostních úrovních.

Geografie se zaměřuje zejména na ty dimenze sociálních disparit, které mají územně diferencovaný charakter či jsou kauzálně podmíněny polohovými aspekty. Takové procesy jsou již ze své podstaty geografickými fenomény. Geografická dimenze společenských disparit spočívá nejen v rozdílném územním rozložení zdrojů, aktivit či sociálního kapitálu ve společnosti, avšak rovněž v rozdílném prostorovém vzorci společenských vztahů, jejich hierarchii a v důsledku toho i integračních či desintegračních vazeb, jež každou společnost prostorově formují. Samotný přístup ke zdrojům proto nezávisí pouze na distribuci vzácných společenských zdrojů ve své statické podstatě, tj. prostorovém rozmístění. Je totiž nutné vnímat i dynamické složky prostoru zdůrazňující možnosti pohybu jak zdrojů, tak všech ostatních prvků společnosti.

Geografická dimenze sociálních disparit se projevuje zejména prostřednictvím procesů prostorové stratifikace společnosti působící na různých řádovostních úrovních. V neexponovaných územích tak vznikají periferní, indiferentní, marginální či jinak prostorově znevýhodněné oblasti. Zmíněné znevýhodnění může mít rozličnou podobu v kontextu různých odvětví lidské činnosti. V důsledku toho může být stejné území v některých ohledech prostorově znevýhodněné v jiných naopak exponované. Prostorové znevýhodnění je tak selektivně působícím procesem, který může ovlivňovat společnost jen v určitých ohledech a zároveň může působit rozdílně na konkrétní jedince či skupiny dané společnosti.

Specifické postavení v rámci studia prostorových disparit pak má oblast dopravy. Geografie dopravy se v tomto ohledu zabývá dopravními vazbami a vztahy, které mohou být na jedné straně příčinou vzniku společenských disparit, na straně druhé pak mohou poskytnout podmínky a efektivní nástroje pro zmírnění jejich negativních dopadů na společnost. Jednotlivé projevy společenských nerovností ve formě vzniku vyloučených, periferních či jinak znevýhodněných území jsou v takovém případě dopravně podmíněny. Existence dopravního spojení či obecně existence možnosti zajistit využívání daného zdroje v dané lokalitě představuje integrační prostředek k překonání znevýhodnění. Neexistence dopravních příležitostí ve smyslu reálné možnosti dopravit sebe či zdroje toto znevýhodnění naopak ještě více prohlubuje.

To vše je ovšem ovlivněno samotnou nutností využívat dané zdroje, služby, aktivity a přepravovat se za nimi. Takto definovaná potřeba je základním faktorem přímo ovlivňujícím život každého jedince. Objektivní určení míry této potřeby je podmíněno samotným charakterem dané společnosti a jejími běžnými standardy, kterých členové společnosti chtějí či potřebují dosahovat, aby mohli adekvátně a spravedlivě participovat na společných vymoženostech, blahu, hodnotách či obecně aktivitách.

Doprava jakožto faktor umožňující mobilitu všech složek společnosti v prostoru může být v případě nedostatečného plnění této své funkce příčinou vzniku či existence polohových společenských disparit. Dopravně podmíněné společenské znevýhodnění či přímo dopravní exkluzi je proto zapotřebí vnímat jednak ve vztahu k dopravní akcesibilitě (dostupnosti) jakožto k zapojení do dopravní sítě a vedle toho je rovněž nutné vnímat i samotnou možnost nebo přesněji řečeno schopnost každého jedince těchto integračních dopravních nástrojů pro svou osobní mobilitu využívat a v neposlední řadě vnímat samotnou potřebu či nutnost dopravovat se a daných zdrojů, služeb či aktivity využívat.

Téma a cíle disertační práce

Disertační práce je zaměřena na problematiku prostorového znevýhodnění na příkladu systému osídlení Česka. Na dané téma je nahlíženo prostřednictvím konceptu sociálního vyloučení, ke kterému může v důsledku prostorových a dopravně-dostupnostních aspektů tohoto fenoménu v daných oblastech a u konkrétních jedinců docházet. Takové sociální vyloučení je dopravně-geograficky podmíněné a hovoříme tedy o tzv. **dopravní exkluzi**. Cílem prezentovaného empirického výzkumu je zjistit, za jakých podmínek, jakými mechanismy a v jakých typech regionů k dopravní exkluzi dochází. Dále pak jakým způsobem tento jev ovlivňuje možnosti mobility obyvatel daných lokalit a jaké mají možnosti se s jeho negativními důsledky vypořádat.

Předkládaná práce se zaměřuje na studium 3 základních komponent dopravní exkluze. Těmi jsou (1) polohové aspekty, tj. exponovanost daného území; (2) dopravní dostupnost, tj. zapojení území do dopravního systému a (3) úroveň osobní mobility každého jedince. Na první dva z těchto aspektů je nahlíženo jako na vnější rámce dopravní exkluze představující objektivní faktory charakterizující územní specifika dopravního systému, v jehož rámci jedinec realizuje svoji mobilitu. Třetí faktor je proto chápán jako vnitřní podmíněnost dopravní exkluze představující subjektivní faktory individuální potřeby i možnosti jedince se dopravovat.

Uvedené aspekty jsou vnímány jednak jako příčiny či podmíněnosti vedoucí ke vzniku dopravního vyloučení obyvatel určitých lokalit a zároveň jako negativní proces, jenž exkluzi daného sídla ještě více prohlubuje. Zároveň však kvalitativní zlepšení podmínek v jednotlivých aspektech může mít pozitivní vliv na snížení negativních dopadů dopravního vyloučení.

Cíle práce lze formulovat ve 3 základních rovinách: 1) zjistit jaké typy území jsou vystaveny dopravní exkluzi a vymezit tak dopravně vyloučená území Česka; 2) identifikovat rozdílný význam a působení podmiňujících faktorů dopravní exkluze (subjektivních i objektivních) v definovaných vyloučených regionech; 3) identifikovat možnosti, jak lze negativním dopadům dopravně podmíněné sociální exkluze čelit a zmírňovat jejich vliv na životy obyvatel, přičemž jsou uvažovány institucionální nástroje

modifikující objektivní i subjektivní faktory dopravní exkluze, a to jak individuálně cílené prostředky, tak systémově-strukturální instrumenty.

Na základě tematického vymezení výzkumného záměru a identifikace základních cílů výzkumu lze formulovat následující výzkumné otázky:

- Jaké jsou základní charakteristické rysy oblastí Česka vystavených určitému typu dopravní exkluze?
- Jak projevy dopravní exkluze ovlivňuje životy obyvatel v těchto oblastech?
- Jaké dopravní chování je typické v jednotlivých typech území dle potenciálu ohrožení dopravní exkluzí?
- Jaké existují nástroje či mechanismy na zmírnění dopadů dopravní exkluze a jak mohou obyvatelé daných lokalit dopravnímu vyloučení čelit?

Disertační práce studuje fenomén, který v českém prostředí není doposud dostatečně reflektován a není prozatím podrobněji popsán konkrétními výzkumy. Problematika je pojímána jednak z pohledu implementace přístupů a metod využívaných v zahraničních výzkumech do prostředí Česka, zároveň však přináší i zcela originální výzkumné postupy navržené přímo pro studium dopravní exkluze v českém prostředí vycházející z obecných znalostí daného tématu. Výstupy disertačního projektu mají obecné uplatnění, nicméně jsou uváděny výhradně na příkladech z Českého prostředí.

Forma zpracování a struktura práce

Disertační práce je předkládána ve formě monografie rozdělené do jednotlivých tematicky zaměřených kapitol, které komplexně a holisticky popisují problematiku dopravní exkluze. Disertační výzkum byl rozvržen do dílčích vzájemně tematicky provázaných výzkumných aktivit. Problematika společenských disparit, polohového znevýhodnění i dopravní exkluze jsou tak zkoumány v celé jejich šíři.

První část práce teoreticky rámuje celý výzkum, věnuje se vývoji relevantních paradigmat studia společenských disparit a konceptuálně ukotvuje celou problematiku dopravně podmíněné sociální exkluze. Na ni navazují podkapitoly věnované geografické dimenzi sociální exkluze a konkrétním příkladům relevantních výzkumů zaměřených právě na geografické aspekty, popřípadě i samotné územní projevy sociální a dopravní exkluze, tj. faktorů polohových, dostupnostních a individuální mobility jedinců. Mimo jiné jsou zde představeny studie dostupnosti veřejných služeb na území Česka či tvorba modelů mobility a monitorování vzorců dopravního chování s cílem odvodit tak reálnou poptávku po dopravě, tj. potřeby dopravovat se, k čemuž jsou využita geolokační data mobilních operátorů o meziobecní dojíždě. Další část práce je věnována samotné definici dopravní exkluze. Zde je vytvořena územní typologie působících faktorů dopravní exkluze, jež je následně aplikována jako komplexní klasifikace Česka. Ta rozděluje územní jednotky do 8 kvalitativně rozličných typů území dle charakteru jejich vystavení potenciálnímu působení dopravní exkluze. Poslední část se zaměřuje na možnosti řešení dopravně podmíněné sociální exkluze, a to ve dvou rovinách, (a) koncepční přenastavení územně správní struktury zajišťující územní integraci na mikroregionální a submikroregionální úrovni a (b) nástroje a možnosti k zajištění dopravy pro naplnění potřeb občanů

prostřednictvím zlepšení dostupnosti veřejné dopravy, nebo zvýšením mobility jedinců. Právě v této části práce je poukazováno na konkrétní přístupy, nástroje i mechanismy, jakými lze míru dopravního vyloučení snižovat.

2. Konceptuální a metodologické zarámování tématu

Problematika prostorového a dopravně podmíněného znevýhodnění je v práci nahlížena prostřednictvím oboru geografie dopravy. Doprava ve smyslu dopravní dostupnosti (akcesibility) je sice příčinou i hlavním projevem prostorových a dopravních aspektů znevýhodnění, nicméně samotné dopady na jedince mají podobu sociálních procesů jako je sociální vyloučení, segregace, separace aj. Předkládaná studie tak využívá koncepty jak z oblasti geografie dopravy, tak z oboru sociologie či sociální antropologie. V rámci konceptuálního zarámování studovaného tématu je zapotřebí se podrobněji věnovat nejen fenoménům souvisejícím s problematikou dopravy (akcesibilita, poloha v dopravní síti a sídelním systému či mobilita), ale významnou pozornost si zaslouží i všeobecné studium společenských nerovností, jejich příčin a projevů jako komplexních společenských procesů a zejména pak vývoj studia těchto fenoménů a konceptuálním posunům, jež vedly ke konsolidaci jejich současného pojetí. V této kapitole jsou proto postupně diskutovány zmíněné koncepty a metodické přístupy, které jsou uváděny v kontextu vývoje myšlení v konkrétním vědním oboru, v kontextu vývoje vnímání dané problematiky společností a rovněž v kontextu historického vývoje společnosti jako celku.

2.1. Společenské nerovnosti a faktory ovlivňující jejich vznik a jejich konkrétní projevy

Společenské rozdíly jsou přítomné prakticky v každém společenském uspořádání, které doposud lidstvo poznalo. Jsou jejich přirozenou součástí a mohou mít rozličnou podstatu i podobu. Přirozenost a nezbytnost existence těchto rozdílů je dána mimo jiné¹ už fyziologickými (biologickými) rozdíly mezi konkrétními jedinci². Ty kromě rozličných možností/schopností zavdávají rovněž i rozličné potřeby každého jedince³. Vedle toho jsou rozdíly ovlivněny diferenciací vnějších podmínek, které definují vlastnosti/charakteristiky společnosti, popřípadě jejího prostorového uspořádání. Najmě se jedná o rozložení zdrojů ve společnosti (nejen prostorové), které vzhledem k jejich povaze a určité míry jejich

¹ Zejména kromě podmínek vnějšího prostředí.

² I v prvobytně pospolných společnostech byly kupříkladu fyzické předpoklady, či dovednosti jednotlivých členů společnosti důvodem jejich nerovných podmínek v přístupu ke zdrojům, ale i kupříkladu povinností a úkolů jednotlivých členů. Společenské rozdíly mezi lidmi tak mají dokonce biologickou podstatu a jsou lidskému druhu zcela vlastní.

³ Blíže k tématu přirozenosti společenských rozdílů viz např. Sorokin 1959.

vzácnosti ani nemůže být rovnoměrné. Přístup jedinců k jejich využívání se tak bude zákonitě rovněž lišit. V neposlední řadě je pak významným aspektem lidský a sociální kapitál ať už každého individuálního jedince nebo kolektivně sdílený⁴. V rámci konkrétních společenských struktur a procesů tak mají jedinci rozdílný přístup ke zdrojům. Přirozenost společenských nerovností lze považovat za podstatu hierarchizace⁵ společnosti. Diferenciované hierarchické uspořádání je tedy každé společnosti vlastní, přičemž jednotlivé prvky jsou komplexně vzájemně propojeny interakčními vztahy (blíže viz Hampl 2002).

Zdroje či přesněji vzácné zdroje, jež jsou výše zmiňovány, představují širokou škálu hmotných či nehmotných komodit, produktů, finančních prostředků, služeb či nejrůznějších aktivit, znalostí, dovedností, inovací nebo i sociálních vztahů/kontaktů či společenskou/politickou moc⁶. Jejich vzácnost spočívá ve faktu, že jejich množství, přístup k nim, či jejich charakter neumožňuje jedincům jejich využívání v neomezeném množství či frekvenci v čase a místě dle požadavků jednotlivých členů společnosti. Takový zdroj musí být zároveň i užitečným, tj. musí jej členové společnosti potřebovat a chtít jej využívat. Sama míra potřebnosti a užitečnosti jednotlivých zdrojů je určena každou společností na základě jejich individuálních hodnot, norem, zvyků, trendů či prostředím, kde se nachází (místní podmínky). Podstatou vzácných zdrojů je tedy jejich relativní nedostatek pro zajištění neomezeného přístupu k jejich využívání a existence poptávky po nich (Samuelson 1995). Dochází tak k převisu poptávky nad jejich nabídkou. Tento spíše ekonomický přístup k popisu vzácnosti určitého zdroje je přenositelný i na veškeré aktivity, hodnoty či principy, které společnost formují a jsou v ní běžné.

Zatímco společenské rozdíly (diferenciace) lze vnímat jako přirozený a vesměs pozitivní jev stimulující rozvoj společnosti, tak společenské nerovnosti jsou naopak nepřirozené a vznikají až v souvislosti s civilizačními procesy⁷. Představují stav, kdy společenské rozdíly již přesahují únosnou hranici pro vnitřní soudržnost společnosti. Tato hranice je morální otázkou vnímání vnitřní diferenciace společnosti jejími jednotlivými členy. Lze konstatovat, že určení této míry únosnosti má jistou formu společenské dohody, která je však v čase i místě proměnlivá. Tuto dohodu můžeme vnímat jako součást tzv. společenské smlouvy, která je podstatou existence dané společnosti, jelikož jejím prostřednictvím dochází k dobrovolnému přenesení části suverenity jedince na společnost výměnou za právo využívat vzácných zdrojů, kterými společnost disponuje (blíže např. Hobbes 2008). Je proto zapotřebí důsledně

⁴ Lidský a sociální kapitál v pojetí všech vlastností, charakteristik, vztahů či norem (dovednosti, znalosti, talent, zkušenosti, hodnoty, zvyky apod.) vztažené ke konkrétní osobě či definované skupině osob. (blíže definici sociálního a lidského kapitálu např. Bourdieu 1986; Coleman 1988; Putnam 2000, 2001; Jančák et al. 2008, 2010; Pileček 2010; Marada et al. 2019)

⁵ Hierarchické uspořádání nemusí být zákonitě znakem podřízenosti/nadřízenosti v rámci geografického systému, jedná se spíše o existenci významové a velikostní polarizace a odpovídající asymetrické rozrůznění jednotek podle této polarizace (Hampl 2002).

⁶ Blíže k teorii sociální a politické moci viz např. Foucault 1996, Giddens 1999 či Jandourek 2009.

⁷ Blíže k tématu přirozenosti společenských rozdílů viz např. Sorokin 1959.

odlišovat pojmy společenské rozdíly (angl. difference) a společenské nerovnosti (angl. disparities) čili rozlišovat mezi diferenciací společnosti a společenskými disparitami⁸.

Rozložení zdrojů (zejména přírodních) je společností vesměs vnímáno jako do velké míry dané, relativně neměnné a nepředstavuje tak zásadní společenský problém. Velmi citlivě je naopak vnímán v rámci každé společnosti přístup k těmto zdrojům a jejich distribuce. Společenské nerovnosti tak vznikají výhradně jako důsledek společenských procesů. Představitelé kritických přístupů ke studiu této problematiky proto zdůrazňují strukturální podmíněnost všech forem sociálních nerovností (Smith 2008).

Určitá míra diferenciaci je tak každé společnosti vlastní a schopnost dosáhnout společenské dohody značí vnitřní integritu dané společnosti. Jsou-li sociální rozdíly opodstatněné či přesněji ospravedlnitelné, mohou být pro společnost jako celek prospěšné. V takovém případě jsou rozdíly v dané společnosti vnímány jako pozitivní fenomén umožňující rozvoj a seberealizaci jednotlivců, čímž dochází i k rozvoji společnosti jako celku. V případě naopak neospravedlnitelných rozdílů jsou však narušeny sociální vazby, díky kterým je společnost integrována. Společenské disparity mohou ve svém důsledku způsobit vyloučení, segregaci či přímo deprivaci konkrétních jedinců či určitých částí společnosti⁹. V otázce míry ospravedlnitelnosti či opodstatněnosti rozdílů je důležitým faktorem možnost každého jedince ovlivnit a měnit své postavení ve společnosti. Strukturace společnosti¹⁰ musí umožňovat propustnost mezi jednotlivými strukturálními vrstvami, přičemž v ideálním případě by se postavení ve společnosti mělo přibližovat principu volby každého jedince.

Disparity ve společnosti jsou ovlivňovány velkým množstvím faktorů s kauzální rolí při jejich vzniku a konkrétními projevy. Samotné projevy disparit navíc velmi často společenské rozdíly ještě umocňují a tím přispívají k prohloubení jejich negativních dopadů. Rozlišujeme tak různé formy společenských disparit rozličného charakteru a intenzity. Ty představují jednotlivé dimenze, rámované konkrétními příčinami a projevy působícími na společnost.

Obecným řešením společenských nerovností je jejich snížení na únosnou míru. V tomto kontextu je nutné konstatovat, že samotná existence společnosti jako takové, je prostředkem pro snižování společenských nerovností. Sama společnost v rámci svých vnitřních procesů upravuje podmínky přístupu ke zdrojům či zdroje přímo přerozděluje. Snahy o snížení společenských rozdílů jsou často vedeny s cílem nastolení rovného přístupu ke zdrojům pro všechny členy společnosti. Tento princip rovnosti je vhodný jen pro určité typy nerovností. Kupříkladu v oblasti právní či politické byl ve vyspělých státech princip rovnosti implementován a je vnímán jako podstata demokratického státního zřízení¹¹. Společnost tak má nejen funkční a pro všechny platné/vymahatelné vnitřní normy, ale zároveň má každý člen společnosti rovné právo prostřednictvím voleb podílet na jejich tvorbě

⁸ Blíže k definicím společenských nerovností, disparit, sociálních rozdílů, jakožto i diferenciaci společnosti viz např. Parsons 1971, Sorokin 1959 či souhrnně v Petrušek 1996.

⁹ Blíže k definici jednotlivých pojmů viz Petrušek 1996.

¹⁰ Blíže k teorii strukturace viz např. Giddens 1999.

¹¹ Existence právního státu předpokládá rovné postavení všech občanů, přičemž právo je v takovém státě vymahatelné pro všechny. Zároveň má každý občan pasivní i aktivní volební právo, což mu umožňuje rovnou participaci na politické moci.

a participovat tak na politické moci. Jsou však i společnosti, kde tyto principy nejsou uplatňovány a v politické ani právní oblasti nemají jejich členové rovné postavení. V takových společnostech zpravidla ani nedochází ke zmiňované společenské dohodě a samotné určení míry přijatelných nerovností a ochota k řešení neopodstatněných nerovností jsou tak v rukou privilegovaných skupin.

Zatímco v právní a politické oblasti lze poměrně jednoduše a efektivně princip rovnosti uplatňovat, v ekonomické či sociální oblasti¹² to může být problematické. Je tomu tak zejména z důvodu rozličnosti potřeb jedinců, odlišností jejich osobního kapitálu (schopností, zkušeností aj.) či nedostatkem vzácných zdrojů pro uspokojení jejich protichůdných potřeb. V takové situaci, kdy není umožněno uspokojit potřeby všech jedinců je nutný funkční mechanismus přerozdělení a regulace přístupu k vzácným zdrojům. Ten může mít různou formu, přičemž povětšinou se jedná o jistou kombinaci principu zásluhovosti a solidarity. V politické rovině se často v této souvislosti zmiňuje **sociální smír**, jako koncept zajišťující právě zmíněnou únosnou míru společenských rozdílů (blíže např. Archer 2003)¹³. V praxi takové řešení v různé období využívá (1) **mechanismy zajišťující jedinci minimální standard**, na který má každý jedinec nárok již z podstaty svého postavení plnohodnotného člena společnosti. Tento standard se týká různých oblastí života člověka, najmě zdravotní péče, vzdělávání, sociální péče, pracovní a ekonomické podmínky, doprava aj. V těchto standardech se uplatňuje princip solidarity mezi jednotlivými společenskými skupinami/jedinci. Zmíněné služby totiž nejsou ze strany jedinců využívány ve stejné míře, avšak dle potřeb či vůle každého z nich. Jedná se tedy o minimální standard a společnost, přesněji stát, garantuje jedinci právo na jejich využívání, která se dokonce v krajních případech přeměňuje v povinnost některých služeb využívat¹⁴. Tento aspekt rovnosti společenských podmínek je doplňován různými podobami (2) **zásluhového principu**, kdy jedinec může, a zpravidla tak činí, využívat dalších vzácných zdrojů společnosti nad rámec stanoveného standardu za účelem naplňování svých potřeb dle vlastních požadavků. Zjednodušeně lze konstatovat, že ten jedinec, který pro společnost vykoná cennou činnost, která povětšinou vede k navýšení množství či kvality výše definovaných vzácných zdrojů, získá na oplátku výhodu v přístupu k určitému vzácnému zdroji. Je důležité, aby tato výhoda byla odvislá od míry zhodnocení zdroje na základě jedincova přičinění a zároveň, aby nezpůsobovala neúměrné rozdíly v přístupu ke zdrojům. V neposlední řadě pak, aby v důsledku tohoto zvýhodnění nebyly vytvářeny bariéry, jež přetváří samotnou podstatu nastavených společenských struktur a které potenciálně brání jiným skupinám v přístupu ke zdrojům v budoucnu. To znamená, že musí být nadále zajištěna sociální mobilita, jež představuje možnost jedince měnit svůj sociální status (Lipset, Bendis 1966). Je proto nutné, aby zmíněný mechanismus obsahoval prvky spravedlnosti, opodstatněnosti, přiměřenosti a mobility uvnitř sociálního systému.

Každý společenský systém je specifický, výrazně se liší ve svých hodnotách, a proto je i míra únosnosti ospravedlnitelných rozdílů ve společnostech různá. Sama společnost iniciuje ve svých členech snahu

¹² Kromě výdělečné činnosti či nakládání s majetkem (ekonomická oblast) je tím myšlen například přístup ke vzdělání, zdravotní péči či kulturní a religiózní svobody.

¹³ Sociální smír je pojem etablovaný zejména v 90. letech 20. století zaměřený na nalezení smírného řešení konfliktů mezi společenskými skupinami s protichůdnými zájmy s cílem nalezení rovnováhy mezi jejich potřebami (blíže viz např. Archer 2003).

¹⁴ Příkladem povinnosti využívat státem garantovaný standard služeb může být povinná školní docházka, povinné očkování aj.

o zlepšení svého přístupu ke vzácným zdrojům na základě vlastního přičinění, jelikož tímto přičiněním zhodnocuje samotné zdroje společnosti. Je-li takový mechanismus funkční, tj. vhodně nastavený, podněcuje v jednotlivcích touhu po zhodnocování společenských zdrojů, což vede k rozvoji společnosti jako celku.

Popsané mechanismy lze připodobnit k Maslowově pyramidě lidských potřeb, kdy minimální standard zajišťuje základní potřeby jedince, a zásluhový princip umožňuje jedincům zajištění tzv. vyšších potřeb (Maslow 1970). Postavení jedince ve společnosti by mělo reflektovat individuální potřeby každého z nich, které se v průběhu života mění¹⁵. Je nutné podotknout, že zcela zamezit jakýmkoli společenským rozdíly ve společnosti není v realitě možné¹⁶. Ostatně úplnou nivelizaci rozdílů nelze realizovat ani v případě tak malých společenských jednotek jako jsou kupříkladu rodina či partnerský vztah. Má-li jakákoli forma uskupení alespoň dva členy, rozdíly zákonitě vznikají. Přestože nedokážeme zcela vyrovnat společenské podmínky, je klíčové jejich snížení pod společensky únosnou míru, kdy jsou společností přijímané jako spravedlivé a opodstatněné. V takovém případě přestáváme mluvit o společenských nerovnostech, jelikož rozdíly nepředstavují společenský problém.

2.1.1. Teoretické přístupy ke studiu společenských nerovností

Studium společenských rozdílů je základní náplní prakticky všech společenských věd (včetně geografie). V této otázce se obecně uplatňují dva základní sociologické paradigmatické směry. Jedná se o strukturální funkcionalismus a konfliktualismus¹⁷. Oba paradigmatické směry jsou strukturalistické, a tak vnímají společenské rozdíly jako důsledek existence tzv. sociálních institucí, představujících ve společnosti zažitá mechanismy jednání a organizace dané společnosti, jež jsou prostředkem sociální kontroly umožňující udržovat společenský řád (Petrušek 1996). Zatímco funkcionalismus se zaměřuje na jejich funkční provázanost, tak konfliktualismus klade důraz na jednotlivé společenské skupiny a jejich zájmy. Paradigmata se ovšem nesoustředí pouze na studium společenských rozdílů, jejich povahu a původ, avšak zaměřují se na faktory, které zajišťují vnitřní integritu takto diverzifikované společnosti, tj. síly zajišťující soudržnosti sociálního řádu a sociální rovnováhu (Keller 2005).

Funkcionalistické pojetí vychází z teorie konsensu předpokládající existenci nepsané úmluvy, jež definuje role (funkce), procesy a pravidla dané společnosti a tím zajišťuje její stabilitu (Parsons 1971)¹⁸. Podstatou tohoto přístupu je předpoklad funkčního propojení jednotlivých složek společnosti, společná snaha o maximalizaci výhod vzájemné kooperace a snaha o minimalizaci tzv. třecích ploch¹⁹

¹⁵ Základním předpokladem je spravedlivá možnost jedince měnit své postavení ve společnosti, což by mělo nastavení společenských struktur trvale zajistit (blíže viz sociální mobilita – Lipset, Bendis 1966; Sorokin 1959; Šanderová 2000).

¹⁶ Dosažení úplné společenské rovnosti ve všech aspektech zmiňuje jako utopickou již Sorokin 1959.

¹⁷ Oba přístupy jsou ve vzájemném protikladu kdy konfliktualismus vznikl především jako kritická reakce na konseualistické přístupy, ze kterých se postupně funkcionalistická teorie etablovala (viz např. Petrušek 2011; Keller 2006)

¹⁸ Společnost je tedy stabilním a vnitřně integrovaným systémem se sebe řídící funkcí (Kincaid 1990). Soudržnost a samotná existence společnosti je tak odvislá od schopnosti jednotlivých struktur a institucí dané společnosti plnit své základní poslání tj., uspokojovat potřeby jejich jednotlivých členů.

¹⁹ Třecí plochy totiž vedou k potenciálním konfliktům, což je ve funkcionalistickém paradigmatu nežádoucí jev.

mezi jednotlivými prvky společnosti. Funkcionalismus je formován zejména z teoretických východisek E. Durkheima, který se věnoval právě soudržnosti společnosti, tj. mechanismům, jež umožňují společnosti udržet svou vnitřní integritu (Petrušek 2011). Vzhledem ke kontextu rychlého rozvoje tehdejší společnosti pak shledával jako zásadní pro udržení stability a solidarity společenského systému dělbu práce, v jejíž důsledku pak roste funkční provázanost jednotlivých prvků společnosti a jejich vzájemná závislost a potřebnost.

Naproti tomu v konfliktualistické pojetí²⁰ je společnost tvořena vzájemně si konkurujícími zájmovými skupinami, jejichž protichůdné cíle vytvářejí soutěž a konflikt (Soukup 2017)²¹. Hlavní představitel konfliktualismu M. Gluckman²² je znám svou tezí, že „mír je obsažen v každém sporu“ (Gluckman 1955, s. 5). Konflikty podle něj nastolují a udržují rovnováhu ve společnosti²³. Podstata soudržnosti společnosti pak podle konfliktualistů tkví ve faktu, že každý jedinec je součástí hned několika zájmových skupin (např. dle genderu, věku, sociálního statusu, etnicity). Vytváří si tak zcela unikátní sociální síť, které se u jednotlivých členů společnosti v určitých ohledech navzájem překrývají (Gluckman 1955). Z tohoto pohledu je pak pro zajištění soudržnosti společnosti stěžejní zachovat tyto překryvy zájmů konkurujících si skupin. V případě, že dojde ke kumulaci jedinců s podobnou kombinací zájmových skupin, může dojít k procesům segregace či uzavírání části společnosti. To ve svém důsledku znamená vznik společenských disparit a vede k sociálnímu vyloučení.

Strukturální funkcionalismus v sociologii pohlíží na konflikty jako na projevy disfunkce sociálního systému, naproti tomu konfliktualismus pokládá konflikt za nutný moment každé sociální interakce²⁴. V průběhu druhé poloviny 20. století došlo postupně k redefinici obou teoretických přístupů²⁵, a jisté míře jejich přiblížení či v některých ohledech dokonce syntézy. Soudržnost společnosti je totiž někdy dána společnou touhou dosáhnout společného cíle, jindy je naopak důsledkem nerovného postavení ve společnosti, kdy privilegovaní jedinci mají moc vnutit svou vůli ostatním (Keller 2006).

V pojetí strukturálního funkcionalismu lze vnímat společenské struktury jako hru, ve které v důsledku naplnění cílů a rozvoje společnosti mají určitou míru užitku všichni jedinci. Naproti tomu konfliktualisté tvrdí, že stejná hra má stabilní součet a úspěch jednoho jedince znamená neúspěch druhého²⁶ (Keller

²⁰ Toto pojetí vychází z marxistických přístupů, zejména pak navazují na myšlenky G. Simmela.

²¹ G. Simmel se zaměřoval zejména na zdroje konfliktů. Soutěž či konflikt ve společnosti probíhá o vzácné zdroje, kam kromě práce, půdy a kapitálu Simmel zařazoval i moc a prestiž (blíže viz např. Petrušek 2011; Keller 2006; Soukup 2017).

²² Max Gluckman byl zakladatelem tzv. Manchesterké školy sociální antropologie, kde byla teorie konfliktu na základě Simmelových myšlenek definována.

²³ Jistá forma sporů se tak z důvodu existence sociálních rozdílů vyskytuje v každé společnosti či komunitě. V důsledku potřeby každého jedince maximalizovat uspokojení svých potřeb, dochází k nerovnosti v přístupu ke zdrojům, což vede k dominanci a podřízenosti některých skupin, a tudíž k dalším disparitám a dalšímu konfliktu (Collins 1975).

²⁴ Zatímco v případě konfliktualismu je hlavním faktorem jednotícím společnost napětí, v případě funkcionalistického přístupu je to konsensus (viz např. Petrušek 2011; Keller 2006).

²⁵ Společně s těmito směry se uplatňovala i tzv. interpretativní sociologie, konkrétně symbolický interakcionalismus. Dle tohoto přístupu jsou lidé při svém jednání ovlivňováni významy, které přiřkládají všemu, co je obklopuje (blíže např. Keller 2006; Petrušek 2011).

²⁶ Jistá míra státnosti a jednostrannosti, jež se v tomto ohledu projevuje, je hlavní kritikou obou směrů.

2006). Je pravdou, že z rozvoje společnosti čerpají všichni její členové, nutné je však dodat, že jejich užitek je značně nerovnoměrný. Ve svém důsledku se tak zvyšuje norma společenského standardu, a nerovnosti v čerpání či přístupu ke zdrojům tak mohou ve svém důsledku znamenat vzdálení se některých členů společnosti od normy společenského standardu. I v rozvíjející se společnosti, kde se každému jedinci zvyšuje jeho kvalita života a objem jeho naplňovaných potřeb, může tedy docházet k sociálnímu pnutí, popřípadě i k vyloučení. Ve stejném duchu se totiž zvyšují i potřeby každého jedince, jejichž naplnění je nutné k zajištění plnohodnotné integrace do společenských struktur.

Část společenských disparit jako je kupříkladu gender, národnostní, etnické, kulturní či jazykové rozdíly jsou pochopitelně sociálním konstruktem. Samotné společenské disparity na jejich základě vzniklé lze tedy rovněž považovat za sociální konstrukt, nicméně členové společnosti sami na sebe nahlíží a sami sebe definují v rámci těchto konstruktů. Rozdílnosti jsou tak výsledkem sociální praxe dané společnosti a jejím vnitřním pohledem sama na sebe (Kobyashi 1997).

2.1.2. Konceptualizace základních pojmů

Předkládaná práce pohlíží na problematiku prostorového znevýhodnění v kontextu celé řady souvisejících konceptů zabývajících se problematikou nerovností ve společnosti (sociálních disparit). Stěžejním konceptem, na jehož výzkum je práce orientována, je dopravně podmíněná sociální exkluze neboli dopravní exkluze. Ta vychází z nového paradigma mobility²⁷ a k jejímu plnému porozumění je v prvé řadě zapotřebí definovat příbuzné koncepty, od kterých je odvozena, jako jsou koncepty sociální exkluze, chudoby, spravedlnosti či rovnosti jakožto i akcesibility, mobility a celé řady dalších. Dále souvisí s procesy vzniku periferních a marginalizovaných území a jako taková je spjata s teoriemi polarizace prostoru. Porozumění podstatě jednotlivých konceptů v kontextu historického vývoje jejich výkladu tak dotváří komplexní zarámování tématu práce. Zmíněné koncepty a teorie jsou v následujících podkapitolách práce podrobně vysvětleny za účelem odvození definice dopravně podmíněné sociální exkluze.

Exkluze, sociální exkluze

Exkluze je konceptem užívaným v nejrůznějších konotacích napříč celým spektrem sociálních věd, avšak nejen v nich²⁸. Pojem vychází z latinského slova „excludo“, což znamená vyloučit či nepustit (Petrušek 1996). Obecně tak lze hovořit o jakési formě společenského vyloučení, jež lze vnímat v rozličném pojetí, a to v závislosti na pohledu jednotlivých vědeckých disciplín a paradigmatických směrů. Vesměs všechny přístupy se však shodují, že na koncept sociální exkluze by mělo být nahlíženo jako proces sociální deprivace. V důsledku tohoto procesu jedinec či skupina, kteří jsou členy dané společnosti, nemají možnost plně participovat na ve společnosti běžných aktivitách, k čemuž jsou jako členové této společnosti plně oprávněni, přičemž příčiny tohoto omezení nejsou jedincem či skupinou přímo ovlivnitelné (upraveno podle Buchardt et al. 1999; Church et al. 2000). Zmíněné oprávnění vychází z objektivních nároků jedince využívat výhod, jež mu členství ve společnosti nabízí, a to do

²⁷ Blíže k novému paradigma mobility viz Sheller, Urry 2006.

²⁸ Pojem má specifické významy i v rámci jiných vědních oborů jako jsou například matematika, logika či dokonce i optika nebo medicína.

obdobné míry, jaká je ve společnosti obvyklá. Své členství ve společnosti, a tím i své nároky, může jedinec uplatňovat na základě občanství, příslušnosti k národnosti, etnické, náboženské aj. skupině, popřípadě na základě příslušnosti k lidskému druhu čili uplatňování svých lidských práv. Konkrétně např. Levitas definuje sociální exkluzi jako multidimenzionální proces spočívající v:

„... the lack of denial of resources, rights, goods and services, and the inability to participate in normal relationships and activities, available to the majority of people in a society, whether in economic, social, cultural or political arenas. It affects both the quality of life of individuals and the equity and cohesion of society as whole. “

(Levitas et al. 2007, s. 9)

V překladu:

„... nedostatku nebo odepření přístupu ke zdrojům, právům, zboží či službám a neschopnost podílet se na normálních vztazích a činnostech, které jsou dostupné většině společnosti, ať už v ekonomické, sociální, kulturní nebo politické oblasti. Ovlivňuje jak kvalitu života jednotlivců, tak rovnost a soudržnost společnosti jako celku.“

K samotné konceptualizaci pojmu došlo nejprve v rámci sociologie, která vnímá sociální exkluzi zejména jako problematiku fragmentace společnosti, a to především ve své vertikální dimenzi (Petrušek 1996). Velký sociologický slovník definuje tento pojem jako:

„... mechanismus nebo strategii pomocí níž jedna skupina ochraňuje svá privilegia a výhody tím, že uzavře jiným skupinám přístup ke zdrojům...“

(Petrušek 1996, s. 294)

Ostatní společenské vědy pak z této definice vycházely a jejich přístupy se pak liší zejména v rámci předmětové orientace výzkumů jednotlivých disciplín. Mechanismy, forma, způsob i příčiny sociálního vyloučení mohou být nejrůznější povahy a odvislé od celé řady vnějších i vnitřních faktorů (blíže např. Kenyon et al. 2002; Mareš 2002; Percy-Smith 2000).

Vývoj konceptu sociální exkluze a vztah ke konceptu chudoby

Pojem sociální exkluze se začal hojně užívat ke konci 80. let 20. století, kdy začal postupně nahrazovat do té doby užívaný koncept chudoby vnímaný jako krajní případ sociálních nerovností. Ten pro svou staticitost již přestal dostatečně vystihovat podstatu a komplexitu popisovaného jevu či přesněji řečeno procesu, tj. problematiky sociálních nerovností, a to ve všech jejich dimenzích.

V pozdně kapitalistické společnosti západní Evropy (70. léta 20. století) již přestává být podstatou tamních problémových („chudinských“) oblastí chudoba ve svém materiálním pojetí (Růžička, Toušek 2014). Mnohem více se naopak začíná projevovat problém jejich celkového nezapojení do systému a struktur společnosti, v důsledku čehož dochází k prostorové segregaci či marginalizaci, která již není založena pouze na sociální stratifikaci společnosti dle ekonomických hledisek (zejména postavení na

trhu práce, nezaměstnanost, výše výdělku aj.), ale uplatňují se jiná hlediska (zejména neekonomická²⁹). Zmíněnou prostorovou segregaci lze v některých ohledech vnímat jako vrcholnou formu procesu sociální exkluze (např. Ratcliffe 2004).

Chudoba postupně začala být v rámci výzkumu společenských nerovností vnímána spíše jako důsledek či jakýsi exaktně měřitelný projev vertikální diferenciaci společnosti (Atkinson 2010). Naproti tomu nový koncept sociální exkluze a s tím související sociální inkluze³⁰ představují diskurzivní obrat, jenž klade důraz na dynamiku, multidimenzionalitu a pluralitu vzájemně působících procesů, jež nerovnosti či přesněji nespravedlnosti ve společnosti vysvětlují jak z pohledu příčin, tak i jejich projevů a důsledků (Mareš 2002, Vacková et al. 2011, Lucas 2012). Od jasně měřitelného konceptu chudoby, jehož cílem je nerovnosti ve společnosti identifikovat, kvantifikovat, popřípadě interpretovat se přesouvá pozornost k sociální exkluzi, jež si klade za cíl pochopit samotnou podstatu sociálních nerovností a jejich vzniku, vývoje, popřípadě možností, jak jim čelit. Právě z důvodu zahrnutí sociální diferenciaci společnosti v celé své šíři je samotné vymezení konceptu sociální exkluze diskutabilní a je složité pojem přesně a zároveň jednoduše definovat. Jedná se tak spíše o heuristický koncept, jež poskytuje prostor pro diskusi o problematice sociálních nerovností a nespravedlností, nežli o exaktně vymezený a měřitelný termín (Růžička, Toušek 2014). Multidimenzionalita procesu sociální exkluze znamená, že příčiny, projevy i konkrétní dopady tohoto procesu se uplatňují v různých sférách lidského života a nemají pouze povahu materiálního nedostatku (např. Toušek 2007). To je hlavní rozdíl oproti konceptu chudoby.

Nahrazení konceptu chudoby konceptem sociální exkluze ve vyspělých zemích však neznamená, že by se zde již chudoba nevyskytovala. Tato konceptuální změna byla vyvolána naopak nárůstem chudoby v západní Evropě v druhé polovině 70. let minulého století a zejména změnou její povahy. Dlouhou dobu se všeobecně předpokládalo (zejména ze strany politické reprezentace), že na základě ekonomického růstu a za pomoci vhodného nastavení systému sociální ochrany, vestavěným stabilizátorům v ekonomice a celkově rostoucímu objemu transferů bude docíleno stavu, kdy chudoba nebude ve vyspělých společnostech existovat (Ringgen 1988). Tyto představy vycházely z divergenčních teorií regionálního rozvoje³¹, které chápou zvyšování nerovností jako projev přirozeného vývoje společnosti, přičemž poukazují na fakt, že životní úroveň jakož i materiální bohatství se sice zvyšují nerovnoměrně, ale dochází k jejich růstu ve všech vrstvách dané společnosti. Právě tento nerovnoměrný růst životní úrovně vedl ke změně vnímání pojmu chudoba, který přestal být spojován pouze se zajištěním základních potřeb (fyziologických a bezpečnostních³²) jedince čili již zmiňované čistě materiální pojetí ve smyslu tzv. subsistenčního minima, tj. absolutní pojetí chudoby. V postindustriálních společnostech však dochází k posunu směrem k relativnímu vnímání chudoby čili stavu, kdy se osobě či celé domácnosti nedostává zdrojů (finančních či jiných), které by jim umožnily

²⁹ Etnická, kulturní, náboženská, ale i prostorové aspekty aj. (viz Mareš 2000; Mareš 2002; Kenyon et al. 2002; Percy-Smith 2000)

³⁰ Sociální inkluze představuje proces, mechanismus či strategie sociálního začleňování, jejíž cílem je snižovat negativní dopady sociálního vyloučení.

³¹ Blíže k divergenčním a konvergenčním teoriím regionálního rozvoje viz Blažek, Uhlíř 2011.

³² Viz Maslowova pyramida potřeb – blíže viz Maslow 1970

plně participovat na aktivitách společnosti a aby jejich životní podmínky a materiální vybavení bylo takové, jaké je ve společnosti obvyklé (Townsend 1979, s. 31). Jedná se tedy o jakousi nemožnost přiblížit se společenským standardům vztaženým k danému sociálnímu referenčnímu rámci (Townsend 1979).

V původním pojetí se tento jev ve vyspělých evropských zemích vyskytuje zcela minimálně, tj. základní fyziologické potřeby a bezpečnost obyvatel je zajištěna. Nedochozí již nadále k fyzickému strádání, avšak k sociálnímu strádání založenému na nemožnosti přiblížit se společenským standardům vztaženým k danému sociálnímu referenčnímu rámci (Townsend 1979). Chudoba v „Townsendově“ relativním pojetí v sobě již zahrnuje prvky sociálního vyloučení a prakticky se shoduje se současným vnímáním ekonomické exkluze, jako jedné z dimenzí³³ sociální exkluze (Mareš 2002). Přestože je tedy chudoba (ekonomická exkluze) jednou ze stěžejních forem sociální exkluze, nelze ji označit přímo za nutnou příčinu (podmínkou vzniku) sociálního vyloučení. Nedostatečný přístup ke zdrojům a materiálním statkům společnosti je naopak vnímán spíše jako důsledek vyčleňování jedinců či skupin ze společnosti. Chudoba tak není příčinou sociálního vyloučení, ale spíše naopak se jedná o její negativní projev (Růžička, Toušek 2014). Zároveň nelze oba pojmy ztotožňovat, jelikož sociálně vyloučení jedinci nemusí být zároveň chudí a stejně tak, je-li jedinec chudý, nemusí být zákonitě sociálně vyloučen³⁴.

Podle Mareše (2000) nedošlo v rámci přesunu od konceptu chudoby ke konceptu sociální exkluze pouze k záměně pojmů, ale k záměně samotného předmětu zájmu, kterým již není pouze distribuce bohatství, nýbrž „oslabení pout, které spojují společnost“ a s tím spojená otázka soudržnosti společnosti (Mareš 2000, s. 286). To lze vnímat jako posun těžiště pozornosti od vertikálních nerovností ve společnosti k nerovnostem horizontálním založených na etnických, kulturních či náboženských a jiných hlediscích³⁵, jejichž projevy jsou stále výraznější (Mareš 2000). V podobném duchu vnímá tento konceptuální posun i Giddens (1998), který konstatuje, že „koncept sociální exkluze se nezabývá stupňováním nerovností, avšak mechanismy, které ve svém důsledku oddělují určité skupiny od hlavního společenského proudu“ (Giddens 1998, s. 104). Nedochozí tedy ani tolik k vertikálnímu štěpení společnosti ve smyslu „nahore“ a „dole“, ale spíše k jejímu horizontálnímu rozdělení na „uvnitř“ a „vně“ společnosti (Giddens 1998; Mareš 2006; Burchardt et al. 1999). Jde tak o přesun od dichotomie bohatí vs. chudí k dichotomii integrování vs. vyloučení ze společnosti.

Lze identifikovat tři rozdílná pojetí, která ovlivnila samotnou konceptualizaci sociální exkluze na počátku 80. let – anglosaské, francouzské (kontinentální) a marxistické (evropská levice).

Anglosaský „liberalistický“ myšlenkový proud vychází z již zmiňovaného Townsendova konceptu předpokládajícího, že nízká životní úroveň lidí způsobuje jejich sociální izolaci a znemožňuje jim

³³ Jednotlivým dimenzím sociální exkluze je věnována kapitola 3. Problematikou se blíže zabývali např. Mareš 2000; Mareš 2002; Mareš, Sirovátka 2008; Kenyon et al. 2002; Percy-Smith 2000.

³⁴ Obdobné tvrzení jako v případě ekonomické dimenze (relativní chudobě) lze přijmout i u ostatních dimenzí sociální exkluze (blíže např. Mareš 2000; Mareš 2002; Mareš, Sirovátka 2008; Kenyon et al. 2002; Percy-Smith 2000).

³⁵ Dalšími hledisky mohou být např. sociální status, sexuální orientace dále pak zdravotní, věková či genderová hlediska.

participaci na dění ve společnosti. V tomto kontextu zdůrazňuje souvislost sociální exkluze se sociálním uzavíráním společnosti, které lze vnímat jako strategii jednotlivých skupin ve společnosti s cílem aktivně omezovat přístup jiných ke zdrojům a k moci, kdy hovoříme o sociální exkluzi jedinců či skupin na jedné straně a zároveň o uzurpaci vzácných zdrojů na straně druhé³⁶ (Parkin 1971, Petrusek 1996, Rabušič 2000). V anglosaském pojetí jedinci představují v rámci celé společnosti konkurenty, jež se střetávají zejména na trhu práce. Řešení sociální exkluze tak můžeme vidět v podpoře konkurenceschopnosti jedinců či skupin nejméně znevýhodněných na trhu práce. Podle Levitas (1996) jde o jakýsi pseudo durkheimovský konzervatismus podřízený neoliberálnímu ekonomickému diskurzu, kdy je primárním mechanismem soudržnosti společnosti placená práce a integrace je tak možná zejména prostřednictvím pracovního trhu (Levitas 1996, Atkinson 2000). Uplatňují se tak v tomto pojetí prvky strukturálního funkcionalismu. Stejná autorka pak s jistou nadsázkou tvrdí, že takto pojímaná sociální exkluze, je pouze atraktivnější podoba původního konceptu chudoby (Levitas 1996). Obdobou anglosaského „chudobovského“ (rovněž nazýváno Townsendovského) pojetí sociální exkluze je ve Spojených státech užíváný koncept „underclass“ (Rabušič 2000).

Naproti tomu **francouzské (kontinentální) pojetí** se zaměřuje na tuto problematiku z pohledu role společnosti v životě jedince, přičemž společností je v tomto kontextu myšlen stát (Rabušič 2000). Tento koncept vychází z francouzské republikánské tradice a sociální exkluze je tak chápána zejména jako selhání státu, který neplní své poslání, kterým je mimo jiné zapojení všech svých občanů do společenského řádu a poskytnutí možnosti participovat na jeho fungování. Dochází tak k oslabení sociálních vazeb ve společnosti a k její desintegraci či fragmentaci. Jedná se tedy o systémově podmíněný marginalizační proces (Strobel 1996). Francouzský myšlenkový proud (podobně jako anglosaský) klade rovněž hlavní důraz na integraci marginalizovaných jedinců či skupin na pracovní trh jakožto hlavní mechanismus k zajištění sociální koheze³⁷.

Vedle zmíněné anglosaské a francouzské školy konceptualizaci tématu ovlivnil i přístup tzv. Evropské levice. Ta vychází z **marxistického pojetí** a konfliktualismu, přičemž vnímá sociální exkluzi jako marginalizační proces vznikající v důsledku formování monopolu určitých skupin na zdroje moci a vlivu ve společnosti (Mareš 2000). Zdůrazňuje tak hierarchii moci ve společnosti jakožto faktor, jež vede k vytváření společenských rozdílů, přičemž jako hlavní mechanismus, jímž k vyloučení dochází, vidí donucovací roli společenského řádu³⁸ (Silver 1995).

Zatímco anglosaské pojetí vychází z paradigma specializace a francouzské pojetí z paradigma solidarity, tak evropská levice vychází zejména z paradigma monopolu (Silver 1995; Mareš 2000). Všechna pojetí jsou strukturalistická a liší se zejména tím, jakým způsobem k selhání struktur společnosti dochází (jedinec – stát – hierarchie moci). Jednotlivá pojetí (zejména anglosaské a francouzské) se od poloviny

³⁶ Uzurpace a sociální exkluze jsou v rámci sociologie často chápány jako dva mechanismy, kterými se sociálního uzavírání společnosti/komunity dosahuje nebo se delší dobu udržuje, přičemž uzurpace nemusí být mechanismem, který je využíván výhradně majoritní společností (více viz Parkin 1971, Murphy 1988).

³⁷ Problematika sociální koheze je podrobněji vysvětlena dále v textu. Blíže k tomuto tématu viz např. Mareš 2006 nebo Šafr et al. 2008.

³⁸ Společenský řád definovaný v tomto případě v pojetí M. Webera a jeho sociální stratifikace společnosti (blíže viz Šanderová 2000).

80. a zejména pak v 90. letech minulého století postupně sblížovala, a to zejména pod vlivem institucionalizace této problematiky na půdě EHS, později EU³⁹ (Atkinson 2000; Rabušič 2000; Růžička, Toušek 2014).

Ačkoli je koncept sociální exkluze relativně mladý, samotný popisovaný proces společenského vyloučení lze vysledovat již od dob nejstarších lidských společenství. Sociální vyloučení je extrémním projevem sociálních rozdílů⁴⁰. Přílišné sociální rozdíly (nerovnosti), kdy již nelze jejich existenci ve společnosti přijatelným způsobem ospravedlnit, pak ohrožují sociální smír, sociální kohezi, a tedy i soudržnost a rozvoj společnosti. Problém se projevuje jako sociální znevýhodnění, jež se z pravidla týká osob či skupin v minoritním až marginálním postavení nebo nedostatečně integrovaných do společnosti.

Jsou-li jedinci či skupiny ze společnosti zcela vyloučeni, znamená to, že v jejím systému a strukturách vůbec nefigurují. Takoví jedinci či skupiny nesdílí se společností hodnotový systém či sociální, kulturní a etické vzorce chování, nýbrž si je vytváří vůči většinové společnosti paralelně. Naproti tomu jedinci a skupiny, kteří jsou odsunuti na okraj společnosti, sdílí hodnotový systém, včetně všech etických, kulturních a sociálních vzorců s majoritou, avšak nejsou schopni své minoritní postavení změnit, zlepšit. Zatímco vyloučení mimo společnost si vytváří vlastní kulturní vzorce, tak odsunutí na okraj společnosti tuto možnost vylučuje. Celkově lze konstatovat, že nerovnost podmínek, omezení přístupu ke zdrojům či ziskům z nich a omezení podílu na moci některým jedincům či skupinám, může být na jedné straně vnímáno jako podstata fungování lidské společnosti, jež umožňuje její rozvoj. Na straně druhé se ovšem přílišná polarizace a neopodstatněné zvyšování koncentrace moci, zdrojů či zisků z nich v určité části společnosti může jednoduše stát mechanismem či strategií dominujících skupin k udržení či posílení svého postavení.

Související koncepty

V souvislosti se sociálním vyloučením se v literatuře (jakožto i v této práci) často zmiňují i koncepty sociální koheze (soudržnost) a sociální inkluze (začleňování). Ty však nelze v tomto smyslu vnímat jako zcela samonosné koncepty, jelikož jejich podstata vychází právě z konceptu sociální exkluze, od kterého jsou přímo odvozeny. Jedná se o relační vztah a lze je tedy označit spíše jako jakési společenské principy, ideje či strategie definované ve snaze o zmírnění negativních projevů společenských diferenciacních (marginalizačních) procesů. Tyto koncepty dnes nachází široké uplatnění zejména v oblasti sociální a regionální politiky, a to na různých řádovostních úrovních (od lokálních až po globální). Schéma zobrazené v Obrázku 1 názorně ukazuje rozdíly mezi jednotlivými koncepty se sociální exkluzí souvisejícími.

Společenský standart vymezující sociální exkluzi – samotnou sociální exkluzi lze popsat jako o stav, kdy společnost jako celek je v důsledku přílišné vnitřní diferenciacce rozdělena na členy, kteří jsou schopni dosahovat společenských standardů, což jim umožňuje zapojit se do dominantních

³⁹ Kromě toho byly významným vlivem politické změny ve Spojeném království ve druhé polovině 90. let 20. století.

⁴⁰ Které se v určité formě vyskytují v každé společnosti a jsou její přirozenou součástí.

společenských procesů a struktur⁴¹, a na ty, kteří jich nedosahují. Hranice oddělující tyto skupiny (Obrázek 1) nesymbolizuje samotný společenský standard, avšak spíše míru zapojení do společenských struktur, která umožňuje tohoto standardu dosáhnout. V praxi to znamená, že společnost není rozdělena samotnou hladinou standardu (ať již ji definujeme jakkoli), ale součástí společnosti jsou i jedinci či skupiny, kteří se nacházejí blízko pod touto hranicí. Hranice sociálního vyloučení tak odděluje ty osoby, které jsou společenskému standardu natolik vzdáleny, že nemají reálnou šanci se vlastními silami do společnosti plnohodnotně zapojit. Jedná se o jedince, kteří nedosahují běžných standardů v zapojení do sociálních procesů a struktur, a zároveň nedisponují možnostmi se těmto standardům alespoň přiblížit.

Segregace/separace⁴² – je extrémním projevem procesu tzv. sociálního vytěšňování, při němž jsou ze společnosti vyčleněny určité osoby, které tvoří relativně integrovanou, nebo jasně identifikovatelnou skupinu (Toušek 2011). Segregovány mohou být osoby na základě určitých charakteristik či ekonomického statusu. Na základě těchto charakteristik může být i skupina vnitřně integrovaná a může vytvářet různé typy subkultur (např. kultura segregace, kultura chudoby⁴³). V tomto směru je vhodné rozlišovat, zda subkultura již existovala před segregačním procesem, přičemž mohla být i příčinou segregace. V takovém případě se může jednat o přirozenou subkulturu v pravém slova smyslu. Naproti tomu v případech, kdy dochází k vnitřním integračním procesům až v reakci na samotné vyčlenění ze společnosti, je vznik subkultury pouze procesem adaptace na sociální podmínky. V případě změny těchto vnějších podmínek s velkou pravděpodobností i tyto integrační procesy pominou. Segregace může mít různé podoby dle charakteru vyloučení daných jedinců např. sociální, ekonomická, politická, etnická/národnostní či územní/geografická, přičemž často se jedná o jejich kombinaci.

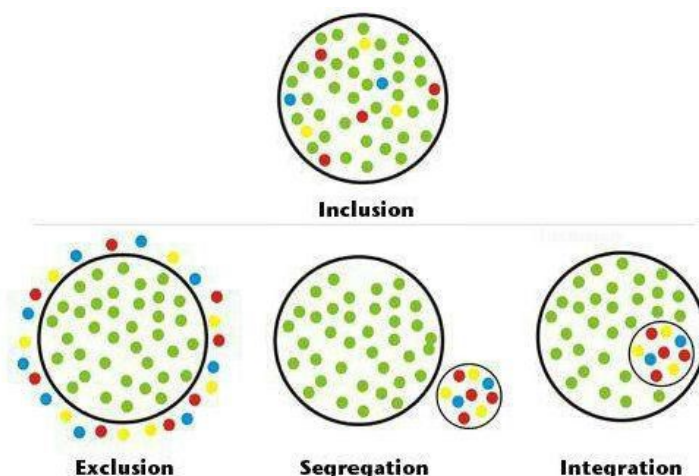
Integrace – je široce využívaný pojem popisující proces, v rámci kterého dochází ke sblížení minoritní skupiny s majoritní částí společnosti, přičemž minoritní skupina si udržuje svou jistou odlišnost, na jejímž základě je vnitřně integrovaná a relativně uzavřená vůči zbytku společnosti. Nedochozí tak k plnohodnotnému začleňování do společnosti a skupina je velmi často stále v částečně marginálním postavení. Ke sblížení majoritní a minoritní skupiny dochází jen v některých ohledech (např. ekonomických, právních).

Souvisejícím pojmem je **asimilace**, který lze vnímat jako specifickou formu integrace. V tomto procesu dochází k unifikaci společnosti a úplnému začleňování jedince do společnosti, jelikož charakteristika, na základě které byla skupina či jedinec vyloučen, je zcela sjednocena s majoritní skupinou. Asimilace je v některých formách sociálního vyloučení žádoucím procesem pro dosažení sociálního začleňování (např. v ekonomickém, či právním pohledu) v jiných oblastech je naopak nežádoucí, jelikož zcela stírá odlišnosti mezi jedinci i skupinami (v kulturní, sociální, etnické aj. oblasti).

⁴¹ Viz definice sociální exkluze podle Schmidt (1998) blíže popsána v dále v textu.

⁴² Pojmy separace a segregace jsou významově velmi podobné a lze je užívat jako synonyma. Segregaci lze spíše vnímat jako proces, jehož příčiny nejsou uvnitř vyloučené části společnosti (vnější příčiny), kdežto u separace jsou příčiny spíše uvnitř vyloučené části. V praxi mají příčiny povětšinou smíšený charakter.

⁴³ Blíže je téma subkultur a asimilačních teorií diskutována v kapitola 2.1.3. nebo Lewis 1966, Massey, Denon 1993 či Wilson 1987.

Obrázek 1: Schéma sociální exkluze, inkluze, segregace a integrace

Zdroj: www.thinkinclusive.us

Inkluze – představuje vrcholnou formu integračních procesů, jejichž cílem je, aby jedinci či skupiny jež jsou ve společnosti v jakkoli marginálním postavení, byli plnohodnotnými členy společnosti a měli spravedlivý přístup k ve společnosti běžným aktivitám. Inkluzivní společnost, která má schopnost zajistit svým členům přístup ke zdrojům a aktivitám v míře, aby spravedlivě zajistila uspokojování jejich potřeb, je cílem sociálních a rozvojových politik na různých úrovních vládnutí (regionální, národní, nadnárodní) (např. Šafr et al. 2008). Taková společnost je pak soudržná a nedochází v ní k sociálnímu pnutí a s tím související marginalizaci a vyčleňování jedinců či skupin. Inkluze je jednak samotným začleňovacím procesem, ale i cílovým (ideálním) stavem, kterého by se každá společnost měla snažit dosáhnout⁴⁴ (Levitas 2003).

Sociální koheze – je dalším pojmem úzce souvisejícím s definovanými koncepty. Ve svém původním pojetí značila tzv. míru vnitřní sevřenosti společnosti, lze jí tedy vnímat jako soudržnost společnosti (Nešpor 2017). V současnosti se jedná o hojně užívaný pojem v rámci sociálních, ekonomických či rozvojových politik. Pojem tak nyní představuje zejména integrační proces na různých řádovostních úrovních. Není však primárně zaměřen na začleňování jedinců do společnosti, ale na snižování sociální diferenciace uvnitř společnosti jako celku.

Marginalizace – naopak patří mezi desintegrační procesy. Jejím prostřednictvím dochází k relativnímu či absolutnímu chudnutí jisté části populace a k jejímu odsunutí na okraj společnosti (Park 1928). Pojem úzce souvisí, ba dokonce se překrývá s procesem sociální exkluze, a proto jsou často užívány jako synonyma. Marginalizace zdůrazňuje roli majoritní skupiny, která jedince či skupinu plně neakceptuje jako svého člena. Marginalizační procesy nemusí zákonitě vést k vyloučení ze společnosti. Jedinec či skupina může být „pouze“ parciálně (v konkrétních ohledech) znevýhodněn, avšak samotné mechanismy, jež je ve společnosti udržují, mohou stále zajišťovat soudržnost společnosti. Nedomáhá se

⁴⁴ Obecně lze konstatovat, že inkluze je kýžený stav společnosti a exkluze je naopak nechtěným stavem (Levitas 2003)

tak k přetrhání pout udržujících jedince či skupiny v kontaktu s hlavním společenským proudem, marginalizací může „pouze“ docházet k jejich odsunutí na jeho okraj.

U výše zmíněných sociálních procesů jako je segregace, separace a exkluze (ale částečně i integrace a asimilace) je důležité rozlišovat nejen působící faktory a kritéria na základě kterých k vyloučení ze společnosti dochází, ale i samotné motivy, které tyto faktory pohánějí. Jejich původ je třeba hledat v postoji majoritní společnosti k daným jedincům či minoritním skupinám. Odepření přístupů ke zdrojům může být dosaženo (a) jako cílevědomého procesu či dokonce strategie majoritní části společnosti. Jedná se o extrémní případ, kdy dochází k uzurpaci zdrojů a moci privilegovanou společenskou skupinou, a to za účelem dalšího posílení jejího společenského postavení a mechanismů sociální kontroly. Nebo může k procesům docházet (b) jako k negativnímu dopadu jednání majoritní části společnosti, který však nemá primární cíl odepírat přístup ke zdrojům jiným skupinám. Může se jednat např. o ignoraci potřeb minoritních skupiny. Přístup ke zdrojům je ve společnosti budován nerovnoměrně, tj. ne všichni mají rovné možnosti přístupu využívat. Možnost těžit ze společenského rozvoje (vznik nových zdrojů či zhodnocení stávajících) a zvyšování společenského standardu má pouze ta část společnosti, které je umožněno přístupové cesty ke zdrojům využívat. I samotný nezájem majoritní části společnosti o potřeby minorit tak představuje diferenciaci společnosti, její fragmentaci a marginalizaci, a v důsledku pak způsobuje sociální vyloučení.

2.1.3. Sociální exkluze v diskurzu sociálních věd

Tématem sociální exkluze se zabývají různé společenskovědní obory (sociologie, politologie, kulturní antropologie, ekonomie či sociální geografie) a v rámci nich se uplatňují rozličné paradigmatické směry. Níže jsou jednotlivé přístupy a základní teze stručně diskutovány.

K samotné konceptualizaci pojmu došlo nejprve v rámci **sociologie**, která vnímá sociální exkluzi⁴⁵ zejména jako problematiku fragmentace společnosti, a to především ve své vertikální dimenzi (Petrušek 1996). V rámci sociologie je tak poukazováno zejména na sociální nerovnosti či stratifikaci a klade tak důraz na soudržnost společnosti jako celku, a to na základě vnitřních sociálních vazeb, což lze do jisté míry ztotožnit s koncepcemi kulturního a sociálního kapitálu⁴⁶ (Šafr et al. 2008).

Politologie a politická sociologie se zaměřují na politickou dimenzi sociální exkluze, konkrétněji pak především na problematiku disparit v participaci jednotlivých skupin ve společnosti na politické moci. V tomto směru klade důraz na opodstatnění těchto disparit a ospravedlněním jejich existence. Touto

⁴⁵ Velký sociologický slovník (Petrušek 1996) definuje sociální exkluzi takto: Jedná se o „mechanismus nebo strategii pomocí níž jedna skupina ochraňuje svá privilegia a výhody tím, že uzavře jiným skupinám přístup ke zdrojům ...“ (Petrušek 1996, s. 294).

⁴⁶ Koncepty sociálního a kulturního kapitálu v moderním pojetí zavedl do společenských věd P. F. Bourdieu, který sociální kapitál definuje jako síť užitečných kontaktů, které je možno mobilizovat a přináší zisk či zvýhodnění jakéhokoli druhu, které přitom nemá materiální povahu. Kulturní kapitál pak pojímá jako zděděné zvýhodnění nemateriálního charakteru, o které se jedinec nemusel aktivně zasloužit. Jedinec ho získává na základě zděděného sociálního statusu, norem, vzorců chování či charakterových vlastností, které ho tímto předurčují k úspěchu (Bourdieu 1986). Nezávisle na něm konceptualizovali tyto pojmy v podobném duchu i J. S. Coleman a R. D. Putnam (viz Coleman 1988; Putnam 2000).

problematikou se již více než před 100 lety zabýval Max Weber, který vytvořil teorii legitimacy (také zvanou teorie ospravedlnění nerovností), kde Max Weber definoval 3 základní typy panství⁴⁷ ospravedlňující nerovností ve společnosti (Weber 1968).

V rámci **kulturní antropologie** není na danou problematiku pohlíženo z optiky společnosti jako celku (jak tomu je u sociologie či politologie) avšak objektem zájmu jsou přímo vyloučení jedinci či skupiny. Zabývá se kulturní nebo etnické podmíněnosti sociální exkluze a negativních dopadů vyloučení na kulturně-sociální prostředí společnosti i samotných exkludovaných jedinců, popřípadě skupin.

V 50. letech minulého století definoval sociální antropolog O. Lewis koncept tzv. kultury chudoby. Ta je založena na předpokladu, že se jedinci na své postavení (tedy i na marginální postavení) ve společnosti racionálně adaptují a vytváří vlastní (sub)kulturu vyznačující se sdíleným systémem hodnot, norem, vzorců chování, vnitřní strukturou a jinými aspekty kultury, které jsou reprodukovány z generace na generaci (Lewis 1966⁴⁸; Toušek 2006)⁴⁹. Vznik kultury chudoby je vnímán jako důsledek nemožnosti dosažení společenského standardu pro určitou skupinu jedinců. Obdobné způsoby adaptace byly definovány např. jako kultura segregace (Massey, Denon 1993), či kultura sociální izolace (Wilson 1987). Tyto subkultury vznikají (do jisté míry nedobrovolně) v reakci na specifické a komplexní sociální podmínky jako adaptační mechanismus (Toušek 2006). Samotná existence těchto subkultur může být příčinou sociální exkluze, nebo jejich prostřednictvím může docházet k jejímu prohlubování. Kritika těchto konceptů se soustředila zejména na nepřírozenost segregovaného/vyloučeného prostředí (zejména ghett), ve kterém subkultura vzniká (Wacquant 2004). Podle Z. Baumana „sdílení traumatu nedělá z trpících bratry“ (Bauman 2001, s. 121) a v takto nepřírozeném prostředí není vznik komunity potažmo celé kultury možný. Kultura chudoby a jiné subkultury ani nemůže být svébytná a trvalého charakteru, jelikož je její existence reakcí (adaptací) na jinou kulturu, která tak zcela určuje její charakter i samotnou existenci.

Ekonomické vědy se zabývají zejména ekonomickou dimenzí sociálního vyloučení, která již byla nastíněna výše. Ekonomické vyloučení je chápáno zejména jako omezení přístupu, nebo nedostatečná integrace jedince či skupiny na pracovní trh. Řešení m je tak především zapojení na pracovní trh. V určitém ohledu se stále jedná o pojetí exkluze jako konceptu chudoby ve svém původním významu, tj. zabezpečení základních potřeb člověka. Uplatňují se však i další hlediska jako celková integrace jedinců do systému spojená nejen s navýšením materiální životní úrovně, ale i se změnou sociálního statusu. Do společnosti jsou tak jedinci integrováni jako aktivní aktéři, nikoli jen jako pasivní příjemci transferů.

⁴⁷ Panství je akumulativní a institucionalizovanou mocí, jež Weber definuje jako „pravděpodobnost, že určité pokyny budou uposlechnuty danou skupinou lidí“ (Weber 1968, s. 212). Weberem definovanými 3 typy panství jsou: charismatické panství, tradiční panství a racionálně legální panství. Přičemž legitimita bývá v praxi výsledkem kombinace těchto 3 typů (Weber 1968). Moc zároveň definuje jako možnost přinutit někoho k jednání proti své vůli.

⁴⁸ Sám Lewis přiznává svou inspiraci marxismem a v jeho tezí se projevují konfliktualistické přístupy.

⁴⁹ Autor se jistými způsoby zároveň navrácí k asimilačním modelům první poloviny 20. století, reprezentovaných zejména Chicagskou školou (asimilační teorie) nebo teorií „tavícího kotlíku“ (melting pot), která byla později nahrazena multikulturalistickým konceptem „salátové mísy“.

K pochopení kontextu studované problematiky je kromě definice jednotlivých pojmů zapotřebí rovněž pochopit základní principy, ze kterých jednotlivé koncepty vycházejí. V tomto směru je důležité rozlišovat dva základní principy, které se na různých úrovních a v různých dimenzích sociálního vyloučení uplatňují.

Princip rovnosti (angl. equality) – byl v kontextu sociální exkluze zdůrazňován zejména do počátku 70. let 20. století, kdy bylo na problematiku pohlíženo stále zejména jako na řešení chudoby ve svém absolutním pojetí. Představitel francouzské školy Aron (1996) konstatuje, že v postindustriální společnosti, která dokáže vytvořit dostatek statků k uspokojení potřeb jedinců by mělo být cílem každého státu zajistit rovné právo v oblasti konzumu⁵⁰. Americká společnost naproti tomu vidí otázku rovnosti ve spojitosti s otázkou osobní svobody a zejména pak svobodného (rovného) přístupu na pracovní trh. Jako radikálně rovnostářské společnosti lze označit státy ovlivněné marxistickou ideologií střední a východní Evropy⁵¹, popřípadě jinde na světě, kde byly nivelizační snahy až násilně implementovány do společnosti, přičemž tím byl zcela potlačen prvek motivace a individualismu, a naopak posílen prvek anonymity jedince v kolektivu. V posledních dekádách však dochází nejen v západních společnostech vesměs k podobnému chápání rovnosti jako úsilí k dosažení rovných příležitostí, nikoli rovnosti v samotném výsledku. Obecně se tak principu rovných prvotních příležitostí zajišťujících prostupnost společenských struktur snaží dosáhnout takřka všechny moderní demokratické společnosti, liší se pouze nástroji k jejich dosažení a samotnou mírou rovnosti, která je společností vnímána jako adekvátní. Ta odpovídá úrovni sociálního smíru a solidarity společnosti čili ve své podstatě nepsané společenské dohodě.

Existují však odvětví či přesněji společenské oblasti, kde je princip rovnosti ve své původní (nivelizační) podobě zcela legitimním cílem, jako jsou např. právní, politická, etnická, kulturní, náboženská a genderová oblast či přístup k základní úrovni veřejných služeb (zejm. zdravotnictví a školství). Naproti tomu zejména v ekonomické oblasti se uplatňují spíše principy zásluhovosti.

Princip spravedlnosti (angl. equity, justice) – Sociální spravedlnost představuje, podobně jako sociální rovnost, jakýsi předpoklad či dokonce požadavek přerozdělování (redistribuce) společenských zdrojů, vzácných statků, moci, jmění a jiných hodnot, kterými společnost disponuje (Petrušek 1996). V určitém kontextu ji lze vnímat jako pravidla, podle kterých k redistribuci prostředků ve společnosti dochází. Ačkoli je a v minulosti byl pojem často interpretován ve spojitosti se sociální rovností, nelze oba termíny vnímat jako synonyma⁵². Rovnostářská společnost tak nemusí být spravedlivá a stejně tak spravedlivá společnost nemusí být zákonitě rovnostářská⁵³. Sociální spravedlnost obecně představuje určitou míru přiblížení se společenských podmínek a příležitostí, ve smyslu redistribuce společenských

⁵⁰ Dle těchto přístupů bylo předpokládáno, že bude nadále docházet ke snižování společenských rozdílů v důsledku rostoucí produkce zboží a služeb. K dosažení cílené rovnosti byly podporovány nejrozdílnější nivelizační procesy v jednotlivých oblastech lidské činnosti (např. mzdová nivelizace).

⁵¹ V druhé polovině 20. století.

⁵² V historickém kontextu byla sociální rovnost spíše prostředkem k dosažení sociální spravedlnosti, a tudíž stability a soudržnosti společnosti jako celku. Naproti tomu spravedlnost se zaměřuje na možnosti, které má každý jedinec.

⁵³ To i přesto, že v rámci národních politik bývá spravedlnost i rovnost definována podobně, jako snaha přiblížit se stejným počátečním příležitostem pro každého jedince.

benefitů či prostředků tak, jak je to ve společnosti považováno za spravedlivé (ospravedlnitelné) (Gregory et al. 2016). V tomto vnímání se pak spravedlnost mnohem více přibližuje dříve definovaným konceptům sociálního smíru a otázkám o přiměřenosti či ospravedlnění společenských nerovností diskutované v kapitole 2.1.2.

Koncept sociální spravedlnosti v sobě kloubí vztah individuálního a obecného blaha (Petrušek 1996). Teorie sociální spravedlnosti byla rozpracována J. Rawlsem (1971), podle kterého je společnost spravedlivá tehdy, pokud dosáhne rovnovážného stavu v uspokojování zájmů či potřeb každého jejího člena, přičemž zdůrazňuje kvalitativní i kvantitativní rozrůzněnost těchto zájmů (Rawls 1971). K tomu musí naplňovat dva základní principy: 1) stejné právo na svobodu srovnatelnou se svobodou ostatních, 2) sociální a ekonomické rozdíly by měly být uspořádány tak, aby byly ku prospěchu všem členům společnosti, přičemž zdůrazňuje, že ku prospěchu všech jednotlivých členů společnosti může být i záměrně nerovná distribuce některých zdrojů (Rawls 1971, Gregory et al. 2016). Jako nespravedlivé pak vidí ty nerovnosti, které nejsou ku prospěchu společnosti jako celku (Petrušek 1996). Převážná většina současných i historických společenských uspořádání předpokládá existenci hierarchického uspořádání, a tudíž i určité míry nerovností mezi jednotlivými členy. Takové společnosti pak hledí na člověka jako na tzv. homo hierarchicus (Aron 1969). Ve všech společnostech tak kupříkladu dochází ke stavu, kdy kvalifikovaná menšina má možnost rozhodovat o jí podřízené většině (přesněji o celé společnosti), což je prostředek k samotnému řízení a koordinaci celé společnosti (Aron 1969). V současnosti i v minulosti pak můžeme vysledovat celou řadu mechanismů, jak tuto kvalifikovanou menšinu vymezit (např. volby).

Dimenze sociální exkluze

V souvislosti s procesem sociální exkluze lze podle Mareše identifikovat 6 jejích dimenzí (viz Tabulka 1). Ty představují způsoby, jakými jsou jedinci či skupiny znevýhodněni a jedná se tak o jakési formy vyloučení (Mareš 2002; Mareš, Sirovátka 2008). Jiná rozdělení uvádí například Percy-Smith (2000), jenž vymezuje 7 dimenzí či Kenyon et al. (2002), která jich definovala hned 9⁵⁴. V přístupech těchto 3 autorů lze vysledovat jasné paralely (viz Tabulka 1).

Proces sociální exkluze bývá povětšinou kombinací jednotlivých dimenzí, která se liší na základě prostředí, řádovostní úrovně zkoumání, nebo na základě specifických podmínek dané společnosti. V kontextu výše uvedených společenskovedních oborů, které se sociální exkluzí zabývají, lze vyzorovat, že jejich výčet koresponduje s jednotlivými dimenzemi sociálního vyloučení. Lze tedy konstatovat, že v rámci studia stejného tématu se pouze mění předmět zájmu, tj. mění se charakter a forma procesů, vedoucích k sociálního vyloučení a zároveň se tak mění jeho projevy. Tato rozdílnost předmětové orientace jednotlivých disciplín je stručně popsána v následující diskusi.

⁵⁴ Kenyon et al. stanovuje dimenze sociální exkluze zejména v přímém či nepřímém vztahu k problematice dopravní dostupnosti a mobility (2002).

Tabulka 1: Dimenze sociální exkluze – srovnání

Dimensions of Social Exclusion		
Mareš	Kenyon et al.	Percy-Smith
economic	economic	economic
social	societal	social
	social networks	
cultural		group
symbolic/subjective	personal	individual
political	organised political	political
	personal political	
spatial	living space	neighbourhood
	mobility	spatial
	temporal	

Zdroj: vlastní zpracování dle Mareš 2002; Kenyon et al. 2002; Percy-Smith 2000

Jako stěžejní je nejčastěji označována **dimenze ekonomická**, která je nejjednodušeji definovatelná, měřitelná a její projevy ve společnosti bývají nejmarkantnější (Růžička, Toušek 2014). Často jsou tak ostatní zmíněné formy vyloučení vnímány jen jako „poddimenze“ téhož (ekonomického) procesu, kterým jsou navíc přímo determinovány. Ekonomická exkluze je ztotožňována s výše zmíněným „townsendovským“ pojetí chudoby (Mareš 2002). Přestože se jedná o hlavní a velmi podstatnou formu sociálního vyloučení, nelze ji přímo označit za příčinu sociální exkluze ani za její podmiňující faktor. Nedostatečný přístup ke zdrojům a materiálním statkům společnosti (viz Townsend 1979) je naopak vnímán spíše jako důsledek vyčleňování jedinců či skupin ze společnosti. Chudoba tak není příčinou sociálního vyloučení, nýbrž její projev, který nám existenci sociálního vyloučení signalizuje (Růžička, Toušek 2014).

Sociální dimenze představuje nedostatečné zapojení či úplné vyloučení jedince či skupiny ze sociálních sítí, které by mu potenciálně umožňovaly zlepšovat jeho sociální status (sociální mobilitu). Společenské styky vyloučeného jedince se pak omezují na sítě osob, které se nacházejí ve stejném postavení (rovněž sociálně vyloučení). V takových sítích převládají silné vnitřní interpersonální vazby (uvnitř sítě) nad slabými vnějšími interpersonálními vazbami (vazby mezi sítěmi)⁵⁵. To má za následek, že v dané síti kolují stále stejné informace (Granovetter 1973). Prvky sociální dimenze se projevují i v dalších aspektech, které mohou být vymezovány jako samostatné dimenze kulturní, skupinové, symbolické aj.

Kulturní dimenze je obdobou sociální dimenze, avšak je kladen důraz na nesoulad kulturního kapitálu jedince s majoritní společností, na základě čehož dochází k omezení možností jedince participovat na dění ve společnosti. Kulturní aspekty jsou v tomto směru vnímány velmi široce a lze do nich zahrnout i otázky etnicity či náboženského vyznání. Nejčastěji se sociální a kulturní, ale i **skupinová**⁵⁶ dimenze sociálního vyloučení projevují omezením přístupu určitých skupin ke vzdělání (zejména v rodném jazyce), dále pak negativními sociálními efekty specifickými pro marginalizované části společnosti jako

⁵⁵ Blíže ke konceptu silných a slabých interpersonálních vazeb Granovetter 1973.

⁵⁶ Představuje kumulaci rizikových faktorů vyloučení u určitých skupin obyvatel (zpravidla těch, které mají sníženou vulnerabilitu) jako jsou např. mladiství, etnické minority, lidé se specifickými potřebami.

např. rozpad tradičních domácností, bezdomovectví, užívání návykových látek, těhotenství v dospívajícím věku či kriminalita (nejen) mládeže (Mareš 2002, Percy-Smith 2002).

Politická dimenze představuje (ne)možnost jedince či skupiny podílet se a rozhodování o věcech veřejných. Dochází tak k omezování občanských, politických či základních lidských práv. V rámci politického vyloučení dochází k omezení jedince či skupiny ve dvou rovinách: 1) omezení vlivu na společnost a 2) omezení vlivu na svůj vlastní život. Jedinec či skupina tak nemá možnost ovlivňovat společenské struktury a své postavení v nich. Tato dimenze představuje nejen pasivní i aktivní volební právo, ale v širším kontextu představuje i uplatňování a výklad práva (pravidel dané společnosti) na všechny členy společnosti jednotně.

Dalšími dimenzemi sociální exkluze jsou **personální** a **individuální**, jež kladou důraz na individuální a aktuální fyzický i mentální stav jedince, který předurčuje jeho možnosti zapojení se do majoritní společnosti (Percy-Smith 2000; Kenyon et al. 2002). **Symbolická** dimenze nazývaná rovněž subjektivní pak představuje vyloučení jedinců formou marginalizace, popřípadě až stigmatizace, a to na základě mínění majoritní společnosti, které je často ovlivněno stereotypy a předsudky vůči vylučovaným (Mareš 2002).

Sociální exkluze a její prostorová dimenze

Z výše uvedeného diskurzu lze jednoduše odvodit, že sociální geografie v rámci studia sociální exkluze zkoumá zejména sociálně prostorovou dimenzi tohoto diferenciačního procesu. Zabývá se zejména prostorovými aspekty sociálního vyloučení na různých řádovostních úrovních, v různých typech prostředí i společností⁵⁷, přičemž se zaměřuje na identifikaci jak příčin, tak i důsledků tohoto procesu (prostorových/polohových nebo i jiných).

Specifičnost postavení prostorové dimenze sociálního vyloučení (nejen z pohledu sociálních geografů) vystihuje teze M. Foucaulta, který tvrdí, že

„... naše doba je dobou, v níž na sebe prostor bere podobu vztahů mezi umístěními“

(Foucault 1996, s. 73).

Samotný termín „umístění“ pak definuje jako vztahy blízkosti mezi body nebo prvky, přičemž formálně tyto vztahy lze popsat jako série, stromy nebo sítě (blíže viz Foucault 1996, s. 73).

Na význam prostoru při studiu společenských procesů upozorňuje již E. Durkheim společně se svým žákem M. Maussem, kteří zdůrazňují sociální podmíněnost organizace fyzického prostoru. Prostorové vzorce tak přímo odpovídají sociální struktuře dané společnosti (Durkheim, Mauss 1963). Problematiku sociálního vyloučení tak nelze zkoumat bez zohlednění prostorových aspektů. K tomu M. Foucault poznamenává, že jedno (praxi sociálních vztahů) lze plně pochopit pouze prostřednictvím druhého (prostorových vztahů) a naopak (Foucault 1996). Slovník humánní geografie (Gregory 2009, s. 751) u pojmu sociální exkluze uvádí, že se jedná o proces, který je společenským i prostorovým zároveň a jako takový by měl být v geografii zkoumán. Problém sociální exkluze tak může být studován pouze

⁵⁷ Myšleno ve smyslu různých typů uspořádání sociálního řádu ve společnosti a společenských či kulturních specifických dané společnosti (viz např. Šaft, Sedláčková 2004).

v kontextu prostorových aspektů tohoto procesu. Samotná podstata sociální exkluze vychází podle teorií sociálního interakcionalismu z esenciálního⁵⁸ vymezení „My X Oni“, přičemž se jedná o klasifikaci odvozenou od primární klasifikace „Já X Jiní“, která je postupně v průběhu socializace projektována na společnost a následně i na prostor (Sibley 1995; Sibley 1998). Můžeme tedy hovořit o exkluzi sociálně-prostorové (Sibley 1995).

Mareš v rámci prostorové dimenze (viz Tabulka 1) vidí jako zásadní problém kumulaci rizikových faktorů v konkrétní lokalitě jako jsou např. kriminalita, nekvalitní životní prostředí, nedostatečná občanská vybavenost a dopravní nedostupnost, popřípadě nekvalitní infrastruktura (Mareš 2002). Percy-Smith v tomto smyslu vyčleňuje vedle prostorové i dimenzi komunitní, do které zahrnuje právě faktory devastace životního prostředí, kolaps podpůrných opatření či nedostupnost služeb (Percy-Smith 2000). Naproti tomu Kenyon tyto prostorové aspekty rozděluje na dimenzi žitého prostoru, kam zahrnuje obdobně jako předešlí autoři faktory spojené s kvalitou lokálního prostředí, kvalitou bydlení, kriminalitou a občanskou vybaveností, vedle toho však vymezuje zvláštní dimenzi mobility, která představuje specifické faktory sociálního vyloučení založené na nedostatečné dopravní dostupnosti či nedostatečném zapojení konkrétních jedinců do dopravního systému (Kenyon et al. 2002). Popisované dimenze zohledňující polohové a dostupnostní aspekty mají mezi ostatními dimenzemi zvláštní postavení, jelikož vliv jednotlivých faktorů mohou výrazně umocňovat a sociální exkluzi tak více prohlubovat. Na druhé straně zvýšení mobility jedinců (popřípadě i zboží a služeb) jakožto i rozvoj tzv. virtuální mobility či zlepšení dostupnosti služeb, zboží, pracovních příležitostí, sociálních kontaktů a jiných klíčových elementů mohou být účinným nástrojem ke zmírnění negativních projevů⁵⁹ sociální exkluze. Je však zapotřebí brát v potaz fakt, že tyto faktory zpravidla působí na obyvatele lokality selektivně. Mohou proto existovat jedinci, u kterých se v důsledku zlepšení podmínek pozitivní efekty neprojeví a jejich znevýhodnění vůči společenskému referenčnímu rámci se paradoxně ještě více prohloubí.

Na základě výše zmíněného lze konstatovat, že sociální geografie se zabývá sociálně prostorovou dimenzí jako faktorem, významně podmiňujícím diferenační procesy sociální exkluze (Musil, Müller 2008; Novák, Netrdová 2011). Sociální exkluze se tak v tomto pojetí neprojevuje pouze jako sociální stratifikace (Tuček et al. 2003; Mareš et al. 2008), ale do popředí zájmu vstupují rovněž prostorové aspekty diferenciací ve formě regionálních disparit (např. Blažek, Csank 2007; Chromý et al. 2011; Jančák et al. 2008, 2010). Jako klíčovou tak můžeme vnímat otázku, jakým způsobem se promítá vertikální sociální stratifikace obyvatelstva do horizontální čili prostorové diferenciací dané společnosti (Halás 2008). Samotný prostor můžeme vnímat v aplikaci na konkrétní lokalitu jako životní prostředí člověka, které se skládá jednak z prostředí ve své fyzické podobě (fyzické prostředí), avšak vedle něj lze definovat i neméně důležité prostředí sociální. To bylo tradičně geograficky spojováno

⁵⁸ Esencialismus odděluje od sebe sociální formace na základě jejich domnělé esence, tj. jakési z vnějšku imputované kvality a stává se tak hlavní strategií exkluzionismu (Young 1999, Růžička 2006). Tím je naplňuje znaky symbolické/subjektivní dimenze sociální exkluze (Mareš 2002).

⁵⁹ Za konkrétní negativní projevy sociální exkluze lze označit nezaměstnanost, nižší životní úroveň, kriminalitu, nespravedlnosti v přístupu ke vzdělání či zdravotní péči aj.

výlučně se sociální strukturou⁶⁰, která je ovšem pouze jednou její složkou. Tou druhou je pak sociální klima⁶¹, které má latentnější povahu (Ouředníček 2011). Tím se opět dostáváme k pojetí určitého prostředí či prostoru obecně jako výsledek vztahů a vazeb mezi jednotlivými aktéry.

Sociální exkluze se v prostoru projevuje zejména fragmentací, která sociální nerovnosti transformuje do geografické (prostorové) dimenze. Dochází tak k sociálně-prostorové izolaci jedinců či skupin od hlavního společenského proudu⁶², k čemuž může docházet z rozličných příčin a rozličnými způsoby (Philo 1986). Tím je podle Mareše ohrožena sociální koheze a soudržnost společnosti jako celku, přičemž definuje 4 základní faktory, které označují situace, jak k sociálnímu vyloučení dochází (Mareš 2006, s. 6):

- Odmítnutí majoritní společnosti integrovat jedince či kolektivy.
- Odmítnutí určitých jedinců či kolektivů integrovat se s tendencemi vymezovat se proti majoritní společnosti a vytvářet komunity kulturně, jazykově nebo např. nábožensky odlišné (tj. sama komunita vytváří hranice či dokonce bariéry).
- Osobní charakteristiky vylučovaných osob a nekompatibilita jejich kapitolů (ekonomického, sociálního, lidského aj.) s majoritní společností.
- Strukturální faktory (popř. hodnotové faktory) bránící jedincům či kolektivům integrovat se (nezávisle na jejich vůli k integraci i nezávisle na vůli majoritní společnosti integrovat je).

Pochopitelně v praxi působí tyto faktory souběžně a dochází k jejich vzájemným kombinacím. Málodky lze jasně vysledovat způsob, jakým k exkluzi dochází v podobě zcela dominantního působení jednoho z faktorů (Mareš 2006). Zmíněné faktory jsou koncipovány ve vztahu k sociální exkluzi obecně, avšak aktivně se uplatňují i na tvorbě prostorové diferenciaci a fragmentaci společnosti formou segregace nebo separace (v závislosti na působících faktorech). Hlavními projevy sociálně-prostorové diferenciaci společnosti je vytváření různých typů segregovaných/separovaných prostor, které se liší jak mírou a charakterem své izolace od majoritní společnosti, tak i různou řádovostní úrovní na které vznikají. Rozlišujeme celou řadu takových území, která označujeme jako marginální, periferní, lokality vyloučené, ghetta, či indiferentní oblasti. Tato označení zohledňují specifika, prostředí (fyzického či sociálního) i zmiňované řádovostní úrovně, v rámci kterých se utvářejí. Jevy spojené se vznikem periferních, marginálních či jiných „problémových“ oblastí pak můžeme vnímat jako mechanismy, kterými k sociální exkluzi dochází, a zároveň jako její projevy v sociogeografickém prostoru (Musil, Müller 2008). Základním znakem takovýchto území je jejich nedostatečná integrace do v daném čase a místě dominantních celospolečenských struktur, procesů a systémů (Schmidt 1998). Pro tyto oblasti (potažmo pro jejich obyvatele) je proto specifické, že nedosahují jisté úrovně funkčně-prostorových a sociálně-prostorových vztahů (Havlíček et al. 2005). Interakce s jádrovými oblastmi, čímž jsou

⁶⁰ Sociální struktura v sobě zahrnuje zejména kvantitativní tzv. tvrdé faktory charakterizující danou společnost, tj. zejména demografické faktory, ekonomické faktory nebo faktory etnické a kulturní (blíže viz Ouředníček 2011).

⁶¹ Sociální klima je tvořeno zejména kvalitativními tzv. měkkými faktory, jež jsou obtížněji měřitelné a bývají analyzovány především na mikroúrovni. Jsou to např. sociální vztahy mezi obyvateli, míra sociální soudržnosti nebo faktory sociální situace v dané lokalitě jako je bezpečnost, kriminalita, sociální kapitál a koheze společnosti, časoprostorové chování apod. (blíže viz Ouředníček 2011).

⁶² Čímž je myšlen sociální referenční rámec viz Townsend 1979

myšleny oblasti určující hlavní společenský proud (majoritní společnost), jsou nedostačující a převážně jednostranně orientované (závislost na jádru).

Celkově lze konstatovat, že sociální vyloučení je spíše sociálním procesem diferenciací společnosti, nežli imanentní vlastností určitého regionu (Musil, Müller 2008). Společenské nerovnosti při tomto procesu přímo nevznikají, jsou pouze reprodukovány na jinou (vyšší) úroveň, kde se nerovnost přetváří na znevýhodnění, čímž se stává sociálním (ale i geografickým) problémem. V tomto smyslu je třeba klást důraz na fakt, že sociální exkluze není výsledkem diferenciací společnosti, ale jde o složitý selektivní diferenciací proces, v rámci kterého jsou původní prostorové diferenciací společnosti dále prohlubovány, popřípadě reprodukovány (Novák, Netrdová 2011).

2.1.4. Resumé – sociální exkluze jako proces

Z výše uvedeného diskurzu věnovanému sociální exkluzi v celé škále svých forem a dimenzí přímo i nepřímo vyplývá několik obecných faktů, které je nutno k důkladnějšímu pochopení studované problematiky zdůraznit.

Předně je sociální exkluze procesem, který reprezentuje vztahy a vazby mezi jednotlivými aktéry. Zejména důležitý je v této souvislosti výraz „proces“, jelikož koncept chudoby byl a je vnímán jako „jev“. Dochází tedy k posunu od jevu chudoby k sociální exkluzi jakožto sociálně diferenciacímu procesu. Jedná se navíc o proces společenský, kdežto chudoba je jevem individuálním⁶³. V rámci posunu od konceptu chudoby ke konceptu sociální exkluze došlo rovněž ke kvalitativnímu posunu v základních společenských principech. Chudoba totiž vychází z myšlenky (principu) rovnosti, která ctí princip rovných příležitostí ve společnosti jako základní hodnotu a zároveň jako jakýsi ideální stav či cíl, kterého by se daná společnost měla snažit dosáhnout (viz kapitola 2.1.2). Naproti tomu sociální exkluze vychází z myšlenky spravedlnosti, kdy se již nepokouší nastavovat ve společnosti rovné podmínky, nýbrž spravedlivé. To např. umožňuje v rámci inkluzivních snah ve společnosti uměle zvýhodňovat některé skupiny (z pravidla ty marginalizované) s cílem zajistit jejím členům spravedlivou šanci participovat ne dění ve společnosti.

Koncepty chudoby a sociální exkluze představují jevy, resp. procesy, které si jsou velmi blízké svým vymezením i projevy. Přesto však nelze mezi nimi jasně vysledovat závislost, podmíněnost, či jakékoliv kauzální vztahy. Chudoba tak není nutně důsledkem, či nezbytnou podmínkou pro sociální exkluzi a naopak.

Na závěr je nutné zmínit ještě jeden, a to možná nejdůležitější aspekt pro pochopení dalšího kontextu, ve kterém bude v této práci proces sociální exkluze užíván. V rámci velmi hojného využívání tohoto konceptu, a to nejen ve vědeckých kruzích, ale i v rámci regionálních a sociálních politik EU, jednotlivých států či jejich územně správních celků, jakožto i interpretace v médiích, je tento pojem užíván v různých konotacích a jsou mu přikládány různé významy a tím často dochází ke zkreslení původního významu tohoto pojmu. Sociální exkluze (český ekv. společenské vyloučení) je procesem

⁶³ Chudoba je vztažena k jedinci či skupinám jedinců, jejich přístupu ke zdrojům a hodnotám materiálního charakteru – viz Townsend 1979.

omezování přístupu některých jedinců či skupin k běžným aktivitám a participaci na společenském dění (viz např. Gregory 2016; Petrusek 1996; Buchardt et al. 1999; Church et al. 2000). To značí, že výraz sociální/společenské v rámci tohoto konceptu, odkazuje na vyloučení společností nikoli vyloučení ze společnosti. Jak již bylo zmíněno, jedná se o proces či strategii. Poukazuje tedy na způsob, jakým k omezení možnosti participace na společenském dění dochází, přičemž odkazuje na vztahy mezi aktéry. V tomto kontextu je tedy potřeba vnímat smysl adjektiva „sociální“ jako označení toho, „kým“ je jedinec či skupina vyloučena/exkludována čili v tomto případě společnosti. Vyloučení ze společnosti je pak pouze projevem sociální exkluze a může být ztotožňováno s dílčími dimenzemi sociální exkluze, jak je definuje např. Mareš, Percy-Smith, nebo Kenyon et al. (viz Tabulka 1). Ve své podstatě tak jednotlivé dimenze definují odkud jsou jedinec či skupina vyloučeni a věnují se tak přímo projevům tohoto procesu, tj. ekonomická, sociální, prostorová, kulturní aj. dimenze (Mareš 2002; Mareš, Sirovátko 2008; Kenyon et al. 2002; Percy-Smith 2000). Dimenze sociální exkluze jsou tedy jevem (přesněji projevem) sociální exkluze, kdežto sociální exkluze jako taková je proces.

2.2. Projevy prostorové dimenze sociální exkluze

Projevy prostorové dimenze sociální exkluze jsou primárně geografickými jevy, jež mají rozličné podoby či formy odvislé od charakteristik vylučovaných jedinců či skupin, i charakteristik území, kterého se vyloučení týká, či nastavení struktur a vztahů ve společnosti, a to na různých hierarchických úrovních. Parciálně jsou tyto projevy dlouhodobě předmětem zkoumání sociálněgeografických studií. Obecně lze rozlišovat 3 základní fenomény prostorové dimenze, jež lze vnímat jednak jako projev existence sociálního vyloučení, které však představují i nástroje a mechanismy začlenění do společnosti pro vyloučené oblasti, komunity, skupiny i jedince. Jedná se o 1) polarizaci prostoru ve smyslu polohového znevýhodnění v rámci sídelního systému, 2) dopravní dostupnost území a 3) mobilita každého jedince či skupin. Tyto fenomény navíc působí povětšinou současně a jejich vliv se může multiplikovat. Vyloučená území, přesněji jejich obyvatelé, mají rozličné možnosti či schopnosti jednotlivé fenomény ve svůj prospěch ovlivnit a sociálnímu vyloučení tak čelit, zmírňovat jej či zabránit jeho vzniku.

2.2.1. Prostorová stratifikace a polarizace prostoru

Negativním dopadem prostorové polarizace jsou zejména procesy vzniku periferních, marginálních, či indiferentních území (zejména odlehlé, hůře dostupné a ekonomicky zaostávající oblasti), či může jít kupříkladu o prostorovou segregaci, ghettoizaci či vznik „no go zones“ (zejména v urbánním prostoru). Sociální geografie se polarizací prostoru zabývá již tradičně a lze ji přímo považovat za podstatu předmětové orientace sociálně geografických výzkumů. Nicméně spíše než jednotlivým teoriím polarizace prostoru⁶⁴ je na tomto místě vhodné se věnovat samotným marginalizačním procesům, kterými periferní či jinak polohově znevýhodněné oblasti vznikají, a jejich působení v prostoru.

⁶⁴ Blíže popsanych např. v Blažek, Uhlíř 2011

Periferiemi jsou obecně označovány takové oblasti, které jsou v daném čase a místě nedostatečně integrované do dominantních celospolečenských struktur, procesů a systémů (Schmidt 1998), či oblasti nedosahující jisté úrovně funkčně-prostorových a sociálně-prostorových vztahů⁶⁵. Ty jsou určovány různými faktory, a na jejich základě se vytvářejí specifické druhy perifernosti a periferních oblastí (Havlíček et al. 2005; Bernard, Šimon 2017). Periferie je tak spíše společenským procesem než imanentní vlastností určitého prostoru⁶⁶, přičemž přechod mezi jádrem a periferií je postupný a lze v něm vysledovat celou řadu specifických typů území (Musil, Müller 2008; Reynaud 1981). Hranici mezi jádrovými a periferními územími tak lze spíše jen „cítit“, nežli přesně definovat (Marada 2001).

Při pohledu na periferie (a další neexponovaná území) jako na nedostatečně integrovaná území s marginálním postavením v rámci daného prostorového uspořádání společnosti je zapotřebí rozlišovat dvě dimenze působení zcela protichůdně působících faktorů. Ty se odvíjejí od procesů, které vznik periferií zapříčinily. Může se totiž jednat o 1) o relativně autonomní oblasti, které však nikdy nebyly dostatečně integrovány do existujících socioekonomických struktur (Bernt, Colini 2013), nebo 2) jako zcela neautonomní oblasti, ze kterých jsou postupně a dlouhodobě odčerpávány zdroje (lidské, ekonomické, sociální aj.) (Beetz 2008; Bernard, Šimon 2017). Různé periferní oblasti se tak v současnosti mohou nacházet v relativně shodném postavení, avšak podstata jejich neplnohodnotného zapojení do celospolečenských struktur má zcela odlišný charakter.

Při studiu polarizačních (marginalizačních) prostorových procesů je vždy zapotřebí vnímat vyloučené či periferní oblasti v kontextu jejich vztahu k jádru, a to ve všech aspektech tohoto vztahu (ekonomický, administrativní, socio-kulturní, prostorový aj.). I v případě, že dojde k některému z extrémních projevů sociální exkluze jako je najmě prostorová segregace, mají tato území určitý vztah vůči jádrovým oblastem⁶⁷. Stupeň perifernosti území je potom určen mírou autonomie na jádrové oblasti (Marada 2001). Míru závislosti na jádru lze vnímat jako určující míru perifernosti daného území. Případná snaha o izolaci území (motivovaná ať z vnitřku či vnějšku území) je rovněž příkladem vztahu k jádru a neexistenci určitých typů vztahů k jádru je tak zapotřebí věnovat náležitou pozornost.

Jak je již zřejmé z definice výše, vztah jádra a periferie se v čase vyvíjí. Aspekty vývoje vztahu jádro – periferie v čase prezentované T. Havlíčkem a P. Chromým (2001) lze aplikovat i na problematiku prostorové dimenze sociálního vyloučení, jelikož jsou zaměřeny na vývoj polarizace prostoru obecně:

- 1) narůstající polarizace – nejčastější vývojový typ, rozdíl se prohlubují
- 2) stagnující polarizace – zejm. v centrálně plánovaných ekonomikách
- 3) ubývající polarizace – rostoucí význam periferie, který však nedosahuje úrovně jádra
- 4) nivelizující polarizace – rozdíl zcela mizí (spíše teoretická varianta)

⁶⁵ Za všechny je možné zmínit definici periferie v Havlíček et al. 2005. Ten vnímá periferii jako „specifická území s poruchou funkčně-prostorových vztahů, která jsou výsledkem nerovnoměrného působení vzájemně se podmiňujících sociálních, ekonomických, politických, kulturních i fyzickogeografických faktorů. Jedná se o území nedostatečně integrace do (v daném místě a čase dominujících) struktur, procesů a systémů“ (Havlíček et al. 2005, s. 10).

⁶⁶ Stejně jako již bylo zmíněno při definici prostorové dimenze sociální exkluze obecně viz definice v kapitole 2.1.3. Sociální exkluze a její prostorová dimenze.

⁶⁷ Dokonce i v případech úplné izolace a zdánlivé neexistence vztahů existují alespoň politicko-administrativní vazby k jádrovým oblastem či ekonomické vazby na globální ekonomiku.

Periferialita určitého území je složitým selektivním diferenciacním proces, jehož projevem však není tvorba samotné prostorové diferenciace společnosti, ale dochází pouze k prohlubování prvotních prostorových diferenciací, jež jsou každému společenskému systému vlastní (Musil, Müller 2008). Vzhledem ke složitosti společenských procesů souvisejících s prostorovou diferenciací společnosti nelze jednoznačně oddělit příčiny periferiality od samotných projevů tohoto fenoménu v dané lokalitě, jež ji mohou dále prohlubovat. Celkově se dá říci, že společnost je diferencována ve své vertikální dimenzi (tj. stratifikace společnosti) i horizontální (prostorové) dimenzi. Periferie jsou tak jedním z mechanismů sociálního vyloučení, který zdůrazňuje zejména působení prostorových diferenciacních faktorů, a to na různých hierarchických úrovních (Musil, Müller 2008; Halás 2008; Jeřábek et al. 2021).

Výzkumy periferních oblastí v Česku i v zahraničí byly v minulosti povětšinou zaměřeny na identifikaci těchto lokalit, analýzy jejich socioekonomické vyspělosti či vymezení souborů ukazatelů určujících míru periferiality. Minimální pozornost však byla věnována studiu zapojení těchto oblastí do celospolečenských systémů a struktur prostřednictvím prostorových interakcí, což lze chápat jako samotnou podstatu periferních oblastí (viz definice – Schmidt 1998; Bernt, Colini 2013; Beetz 2008; Bernard, Šimon 2017).

Periferialita může být významně ovlivněna i blízkostí hranic. Poloha periferních oblastí poblíž hranice není pouze negativním důsledkem jejich odlehlost, ale i samotnou příčinou jejich marginální pozice v sídelním systému. Ačkoli státní i regionální hranice mohou být efektivním prostředkem nivelizace společenských disparit a snižování dopadů sociální exkluze, její efekty působí v prostoru selektivně. Hranice představuje ve své podstatě ohraničení dané společnosti či její části, které je promítnuto do geografického prostoru. Hranice je tedy územně definovatelná⁶⁸. Právě díky tomu, že se daná společnost či komunita rozhodla na daném území společně sdílet a distribuovat zdroje, dochází k určité míře vyrovnávání společenských rozdílů, avšak pouze ve vztahu k vnějšímu prostředí. Uvnitř dané společnosti (čili na nižší řádovostní úrovni) může (avšak nemusí) stále docházet k sociálnímu uzavírání, segregaci či uzurpaci zdrojů vybranými skupinami. Opět tedy záleží na povaze nastavených vnitřních pravidel a mechanismů přístupu jednotlivců k vzácným zdrojům. Objem přeshraničních interakcí mezi sousedícími regiony pak definuje propustnost hranice, která je ovlivněna celou řadou faktorů (Dokoupil 2004; Jeřábek et al. 2021, 2023). Zpravidla státní hranice bývají méně propustné než hranice řádovostně nižších územních jednotek. Propustnost hranice pak určuje, jak silná je vnější uzavřenost regionu, ale i jeho vnitřní soudržnost. Charakter interakcí vnitřních interakcí pak definuje strukturu, soudržnost i vnitřní diferenciaci každé společnosti.

Přístupy a metody k vymezení jádrových a periferních území Česka

V rámci studia prostorové dimenze sociální exkluze je prostorová stratifikace a polarizace prostoru parametrem udávajícím polohu dané lokality v rámci struktury sídelního systému a její funkční

⁶⁸ Existence prostorového vymezení společnosti je nejen jejím ohraničením vůči vnějšku, avšak zpravidla zavádá i existenci vlastního uspořádání přístupu k vzácným zdrojům uvnitř této společnosti.

propojení s ostatními sídly. Zjednodušeně řečeno udává potenciál obce plnit funkce centra určitého hierarchického řádu. Určuje tak jakousi jádrovost či perifernost daného sídla.

Historicky se vymezováním jádrových sídel různé řádovostní úrovně v Česku i ve světě věnovala celá řada studií. Jedním z využívaných přístupů je metoda areálů maximálního zalidnění (Korčák 1966), na základě, které byla vymezována hlavní aglomerační jádra státu. Na nižších řádovostních úrovních vymezoval Hůrský⁶⁹ či Šlampa (Hůrský 1969, 1978a a 1978b; Šlampa 1972) centra dopravních mikroregionů. Šlampa v tomto kontextu zmiňuje, že:

„...z charakteristických rysů dopravy plyne skutečnost, že při regionalizaci dopravy platí zpravidla daleko více nežli při jiné dílčí (odvětvové) regionalizaci v ekonomické geografii, že vymezujeme-li dopravní regiony, vymezujeme ve skutečnosti ekonomické regiony, a to na základě územních svazků realizovatelných dopravou“

(Šlampa 1972)

Ve svých výzkumech vycházeli z metod vymezování hranic regionů používaných Greenem⁷⁰ (1950, 1953 a 1966), Tuominenem (1949) a Sánttim⁷¹ (1951). Všechny tyto výzkumy vychází z předpokladů existence prostorových vazeb v rámci sídelního systému mezi jádry a jejich zázemím utvářejících heterogenní regiony se silnou vnitřní integritou. Významný metodický posun pak představují práce S. Godlunda (1956), který v mezilehlých oblastech (mezi jádry) s maximální mírou periferality vymezuje tzv. indiferentní zóny ve kterých dochází k postupné změně spádovosti mezi centry⁷².

Komplexní regionalizaci Československa a následně i Česka definující centra jednotlivých řádovostních úrovní pak dlouhodobě sledoval M. Hampl ve svých studiích (Hampl et al. 1987; Hampl 1996, 2005; Hampl, Marada 2015). Jeho práce byly v minulosti využity pro stanovování územněsprávních jednotek státu. Na podobných principech je pak vytvořena i oficiální metodika využívána ministerstvem pro místní rozvoj vymezující jádra konkrétních řádovostních úrovní s definovanými parametry vybavenosti využívané pro oblast územního plánování (Körner, Müller et al. 2017). Ve výčtu stěžejních prací při vymezování jádrových a periferních oblastí Česka pak nelze opomenout vymezení vnitřních a vnějších periférií J. Musila a J. Müller (2008). Celá řada dalších prací na ně navazovala a dále rozvíjela metodiku vymezování území s potenciálem plnit centrální funkce v sídelním systému (např. Kraft 2012; Kraft,

⁶⁹ Hůrský vymezoval regiony na základě metody předělu spádu hromadné dopravy (Hůrský 1978a a 1978b). Zde použitá metoda spočívá v konstrukci předělové linie za pomoci tzv. upínacích bodů jako hranice vymezovaných regionů. Hůrského přístup vytváří hraniční linii předělu na základě geometrického výpočtu, nerespektuje tedy administrativní hranice sídel.

⁷⁰ Green vymezoval regiony na základě spádu veřejné autobusové přepravy v Anglii a Walesu v 50. a následně 60. letech 20. století.

⁷¹ A. A. Sántti nezávisle na Greenovi vypracoval rozsáhlou regionalizaci celého Finska podle spádu autobusové dopravy (Sántti 1951). Zdůrazňuje při tom závislost frekvence autobusových spojů na charakteristikách sídelního systému, zejména pak na přitažlivosti či atraktivitě sídla.

⁷² Podle Godlunda (1956) nelze vnímat předěl spádovosti jako konkrétní linii oddělující regiony. Naproti tomu poukazuje na postupnost této změny orientace území na jiné jádro a na fakt, že v odlehlých oblastech se mísí vlivy jednotlivých jader. Oproti do té doby běžným přístupům, kdy hlavní zřetel v regionalizaci je kladen na jádro a jeho nejbližší zázemí je v Godlundově pojetí pozornost upřena zejména na jím definované indiferentní zóny, které tvoří rozsáhlé periferní oblasti s latentními vazbami vůči okolním jádrům, přičemž může docházet i k integračním procesům uvnitř těchto „předělových zón“.

Marada 2017; Hampl, Marada 2016; Halás 2014⁷³; Muliček, Sýkora 2009, 2017). Z posledních let měla zásadní význam studie vymezující jádrové oblasti státu pro investiční nástroj, tzv. ITI, a to na základě kombinace několika výzkumných metod (Ouředníček et al. 2020). Ilustrativní výčet realizovaných studií poukazuje, celou škálu použitých přístupů a metod.

Níže v textu jsou pro příklad uvedeny výtahy ze studií, které byly v této oblasti uskutečněny samotným autorem práce⁷⁴:

1) Vymezení jádrových oblastí Česka – komplexní a dostupnostní význam sídel⁷⁵

Cílem této analýzy je zjistit, které obce mají v území potenciál být nositelem mikroregionálních funkcí pro své okolí. Tato analýza sleduje, jaký je charakter zapojení každé obce do sídelního systému a jaké je její postavení v něm, přičemž určuje jejich hierarchii.

Předpoklad: sídla mikroregionálního významu zajišťují základní funkce každodenní potřeby pro své okolí. Jsou primárním cílem každodenní dojížděky za prací, do škol, za službami, kulturou aj. Mají tedy potenciál formovat ve svém okolí nodální regiony mikroregionální úrovně. Mikroregiony jsou relativně navenek vztahově uzavřené struktury se silnou vnitřní funkční provázaností a integritou.

Analýza sleduje dva základní parametry, které reprezentují funkce či vlastnosti, které by měla potenciální centra splňovat:

- Velikostní význam
- Dojížďkový význam

V této analýze jsou využita geolokační data mobilních operátorů pořizovaná ministerstvem vnitra⁷⁶. Jedná se o údaje o mobilitě, meziobecní dojížděce (objem, intenzita, směrová orientace) a o počtu přítomného obyvatelstva v každé obci. Měřenými obdobími byl podzim 2021 a jaro 2022. Velikostní a dojížďkový význam jsou bezrozměrnými složenými indikátory definovanými celkem 22 dílčími ukazateli, přičemž u každého z nich je identifikována hodnota, kterých by centra dané úrovně měla dosahovat. Na základě citlivostní analýzy jsou pak stanovena kritéria pro definici center jednotlivé řádovostní úrovně. Blíže je metodika popsána v Příloze 1.

Zadaným kritériím odpovídá na mikroregionální úrovni, která je pro tento výzkum stěžejní, celkem 167 obcí (viz Mapa 1). Do velké míry se kryjí se správními obvody obcí s rozšířenou působností (dále rovněž uváděno jako „SO ORP“). Rozdíly jsou zejména v zázemí velkých měst a v periferních oblastech, kde menší ORP nedosahují požadovaných parametrů. Mimo soubor aktuálních ORP je 8 obcí, které

⁷³ Popřípadě další práce jako Halás, Klapka 2010 či Halás et al. 2014.

⁷⁴ Této problematice se věnoval již v rámci své bakalářské a diplomové práce, kde jádrové oblasti na mikroregionální a submikroregionální úrovni vymezoval (Jaroš 2010 a 2012).

⁷⁵ Analýza je součástí výstupů projektu „Zlepšení podmínek pro decentralizaci a dostupnost veřejné zprávy v území“ realizované Ministerstvem vnitra v letech 2020-2024. Autor práce byl věcným garantem projektu, a hlavním řešitelem této analýzy. V práci jsou využity výstupy této analýzy. Bližší detaily jsou k dispozici v Příloze 1.

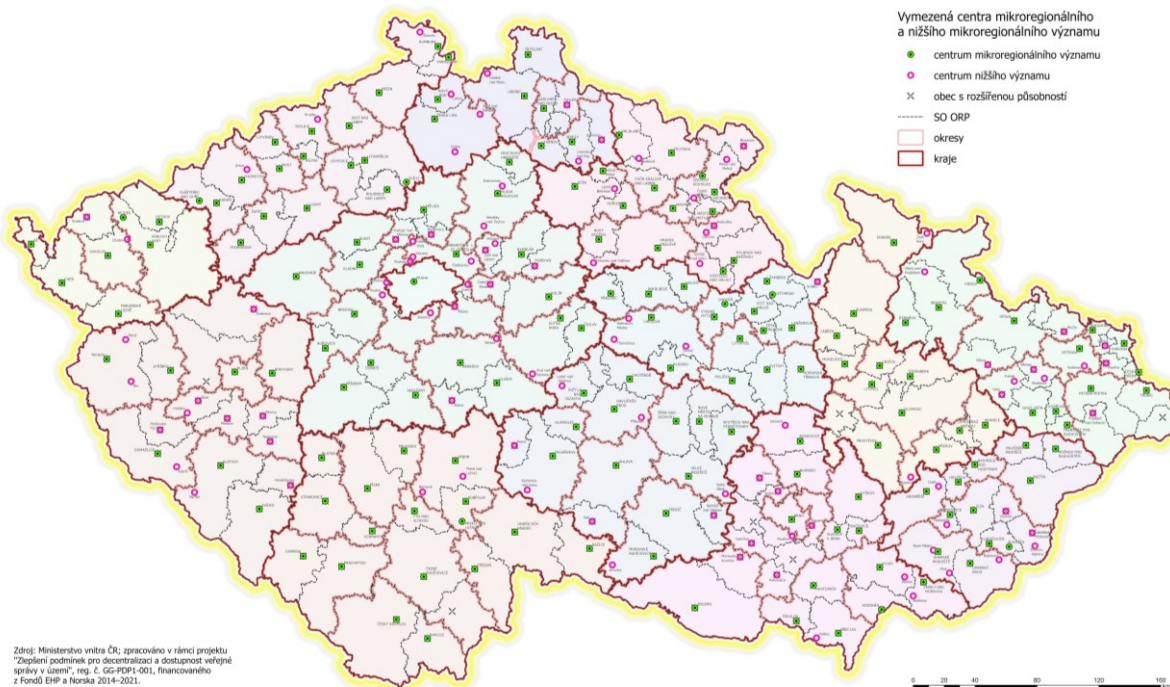
⁷⁶ V rámci projektu „Zlepšení podmínek pro decentralizaci a dostupnost veřejné zprávy v území“. Náhled dat je veřejně dostupný na www.kamdojizdime.cz

vykazují odpovídající mikroregionální význam⁷⁷. Za účelem identifikace jader, které mají potenciál integrovat periferní oblasti byla kritéria postupně snižována. Identifikováno je tak dalších 99 center nižšího významu, které však v řídkce osídlených periferních oblastech státu jádrové funkce na mikroregionálního řádu rovněž zastávají či suplují tam, kde jinak tato úroveň zcela chybí. Blíže jsou výstupy analýzy popsány v Příloze 1.

Mapa 1: Vymezení center mikroregionální úrovně

VYMEZENÍ CENTER MIKROREGIONÁLNÍHO VÝZNAMU

na základě geolokačních dat mobilních operátorů za podzim 2021 a jaro 2022



Zdroj: vlastní zpracování⁷⁸

2) Typologie obcí na základě poměru dojížd'ky a vyjížd'ky⁷⁹

Dopravní interakce a jejich prostorové vzorce jsou odrazem socioekonomických vazeb. Reflektují tak strukturu sídelního systému a odráží funkční propojení jednotlivých sídel. Charakter dopravních interakcí tak indikuje postavení a role jednotlivých obcí v sídelním systému.

⁷⁷ Většinou se však jedná o druhotná centra v blízkosti hlavních center, se kterými tvoří jakási dvojměstí obsluhující podobnou spádovou oblast.

⁷⁸ V rámci projektu MV „Zlepšení podmínek pro decentralizaci a dostupnost veřejné zprávy v území“.

⁷⁹ Analýza je součástí výstupů projektu „Zlepšení podmínek pro decentralizaci a dostupnost veřejné zprávy v území“ realizované Ministerstvem vnitra v letech 2020-2024. Autor práce byl věcným garantem projektu, a hlavním řešitelem této analýzy. V práci jsou využity jen fragmenty této analýzy.

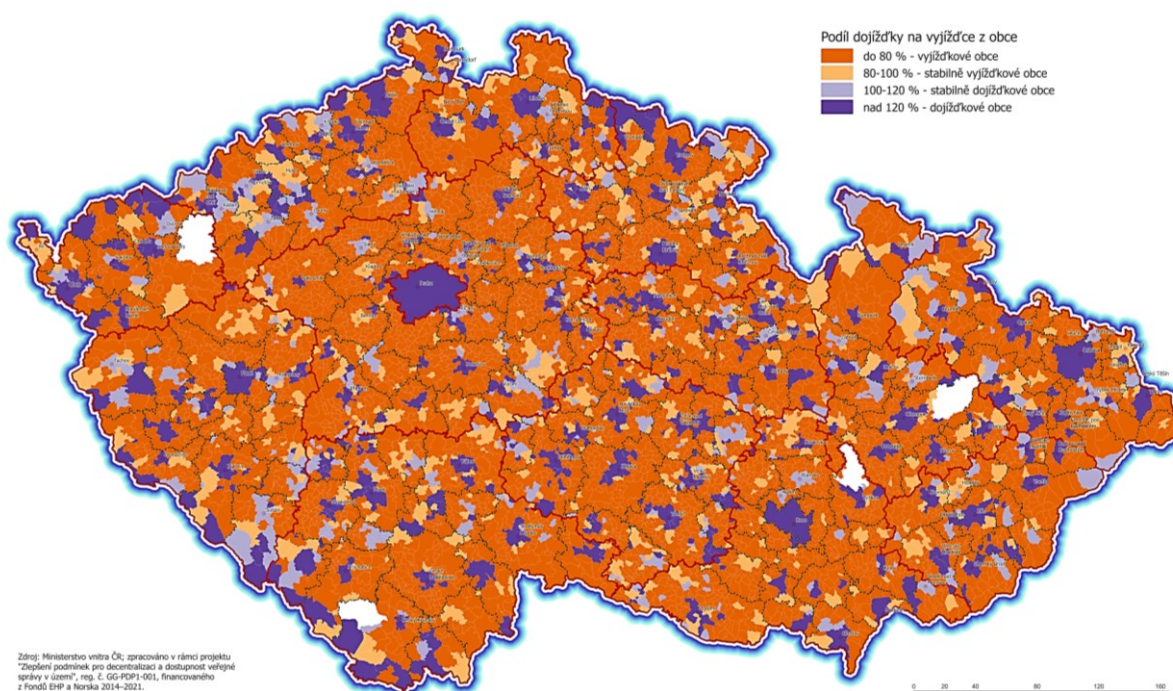
Na základě geolokačních dat mobilních operátorů⁸⁰ byl vypočítán pro každou obec Česka poměr dojíždějících a vyjíždějících za prací a školou, a to jak celkově, tak v době obvyklé pracovní doby⁸¹. Byla tak vytvořena typologie obcí dle jejich role v sídelním systému. V Mapě 2 je pro každou obec určen jeden ze čtyř základních typů:

- vyjížd'kové
- stabilně vyjížd'kové
- stabilně dojížd'kové
- dojížd'kové

Mapa 2: Podíl meziobecní dojížd'ky na vyjížd'ce v období podzimu 2021 a jara 2022

TYPLOGIE OBCÍ DLE CELKOVÉ MÍRY DOJÍŽKOVOSTI

na základě geolokačních dat mobilních operátorů za podzim 2021 a jaro 2022



Zdroj: vlastní zpracování⁸²

Je zcela zřejmé, že obce s jádrovou funkcí v sídelním systému se projevují jako dojížd'kové (zejména krajská a okresní města či valná většina ORP). Naopak dle očekávání venkovské oblasti jsou převážně vyjížd'kovými. Anomáliemi pak jsou zázemí velkých měst, kde i relativně velká města (Orlová, Černošice) jsou vyjížd'kovými, či malé obce s významným zaměstnavatelem (Ovčáry, Nošovice, Temelín

⁸⁰ Získaných v rámci projektu „Zlepšení podmínek pro decentralizaci a dostupnost veřejné správy v území“. Náhled dat a jejich struktury je veřejně dostupný na www.kamdojizdime.cz.

⁸¹ Obvyklá pracovní doba je stanovena jako období pondělí–pátek od 6:00 do 18:00. Pokud jedinec rozhodnou část své dojížd'ky za prací a za školou uskutečňuje v daném intervalu, je považován za dojížd'jícího v pracovní době.

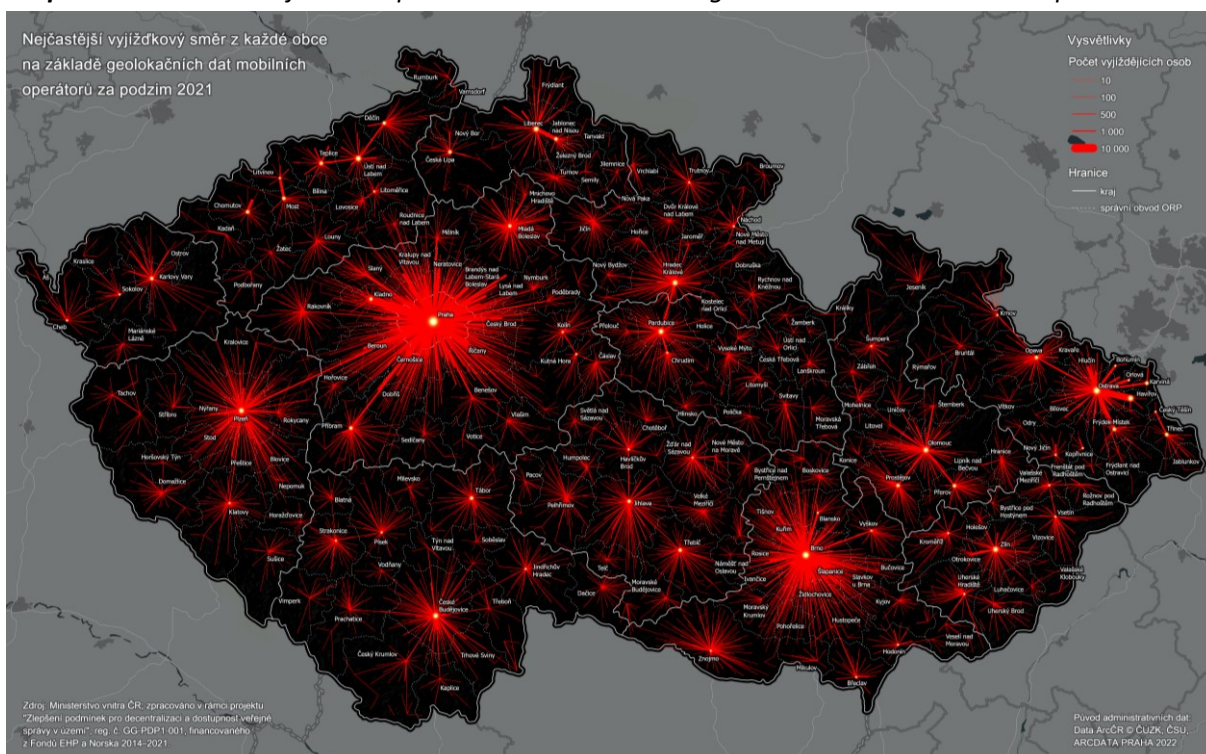
⁸² V rámci projektu MV „Zlepšení podmínek pro decentralizaci a dostupnost veřejné správy v území“.

aj.) jsou naopak silně dojížděkovými. Mimo jsou anomáliemi i turisticky zajímavé lokality či místa s vysokou intenzitou tzv. druhého bydlení.

3) Koncentrace aktivit v centrech osídlení – analýza primárních dojížděkových směrů

V další analýze jsou na základě geolokačních dat⁸³ sledovány primární dojížděkové směry ze všech obcí a na jejich základě definována centra osídlení⁸⁴. Jádrová funkce sídla je dána nejen absolutními objemy dojížděky a vyjížděky, ale i územními dimenzemi těchto vazeb, a to v různé podobě na různých řádovostních úrovních.

Mapa 3: Meziobecní dojížděka za prací a do škol na základě geolokačních dat mobilních operátorů⁸⁵



Zdroj: vlastní zpracování⁸⁶

Mapa 3 zobrazuje každodenní dojížděkové vztahy, jako základní regionotvorný prvek pro identifikaci mikroregionální úrovně. Mikroregionální centra by měla být právě dojížděkou za prací a do škol definována. Mikroregiony jsou pak oblasti, v rámci kterých jsou tyto vazby dominantně uskutečňovány. Jedná se o relativně uzavřené oblasti, kde místní obyvatelé mohou naplňovat své běžné každodenní potřeby. Centra dojížděky v Mapě 3 významně korelují s jádrovými sídly vymezenými v Mapě 2. Spádové

⁸³ Získaných v rámci projektu „Zlepšení podmínek pro decentralizaci a dostupnost veřejné správy v území“. Náhled dat je veřejně dostupný na www.kamdojizdime.cz.

⁸⁴ Sledováno celkem 6 typu meziobecních pohybu s identifikací zdrojové a cílové obce a síly vztahu. Blíže viz Jaroš 2024.

⁸⁵ Meziobecní dojížděku na základě geolokačních dat mobilních operátorů byla v minulosti mapována i v publikaci Halás et al. 2021.

⁸⁶ V rámci projektu MV „Zlepšení podmínek pro decentralizaci a dostupnost veřejné správy v území“.

oblasti jsou relativně jasně ohraničeny a nedochází ke vzniku rozsáhlejších oblastí s nevyhraněnou spádovostí.

Nejsilnější každodenní dojížděkový vztah v rámci celého státu se ukázal mezi Kladnem a Prahou (přes 9 tis. osob) a následně Havířov – Ostrava (7 tis.) či Říčany Praha (5 tis.). celkově se ukazuje silná dominance největších měst v poměrně širokém zázemí. Intenzita koncentrace do těchto center neumožňuje vznik menších mikroregionálních center v blízkém zázemí. Zajímavostí rovněž je, že nejsilnějším vyjížděkovým vztahem pro Plzeň je Praha. Jedná se tak o prostorově nejvzdálenější primární vazbu mezi dvěma obcemi v režimu každodenní dojížděky za prací a za školou. To jen potvrzuje fakt, že Plzeň je ve svém regionu natolik dominantní, že vztahy jsou orientovány významně jednostranně.

Data umožňují analyzovat i další typy pohybů. Ukazuje se, že při nedenní dojížděce narůstá na významu dojížděka do center mezoregionálního či submikroregionálního řádu. Lidé tak využívají služby obchodní, kulturní, sportovní aj. Zároveň se projevuje i občasná dojížděka za základními službami do menších zcela elementárních dojížděkových center v případech, kdy je takové centrum k dané obci blíže (lépe dostupné), než centrum SO ORP⁸⁷.

2.2.2. Dopravní (ne)dostupnost jako projev územní dimenze sociální exkluze

Dalším negativním projevem územní dimenze sociální exkluze je nedostatečná dopravní dostupnost. Ta představuje vertikální a horizontální polohu v dopravní síti (blíže viz Marada 2010). V důsledku dopravní nedostupnosti pak mohou vznikat periferní či jinak marginalizovaná území i nezávisle na postavení v sídelním systému.

Dopravní dostupnost je jednou ze základních forem prostorové interakce, která v sobě odráží vlastnosti celého společenského systému a reprezentuje tak komplexní socioekonomické vazby zkoumaného regionu (Řehák 1988; Šlampa 1972; Kraft 2013,). Doprava obecně velmi citlivě reaguje na socioekonomické podmínky a jejich změny a je tedy i indikátorem obecnějších procesů, které v sobě odrážejí změny v prostorovém uspořádání řady dalších sociálních a sociálně geografických jevů (Řehák 1988)⁸⁸.

Akcesibilita čili dopravní dostupnost v obecné rovině představuje schopnost/možnost pohybu či dosažení určitého prostorově vzdáleného cíle/místa (Marada et al. 2016). V rámci akcesibility působí tzv. síly přitažlivé, které představují atraktivitu daného místa (tj. místo nabízí kvantitativně či kvalitativně jiné podmínky, než zdrojová lokalita čili se jedná o jakýsi důvod cestu uskutečnit) a síly odporu, které představují konkrétní bariéry, které musí jedinec při cestě překonávat (vzdálenost, čas

⁸⁷ Blíže viz vymezení mikroregionální a submikroregionální struktury kapitoly 5.1.1. a 5.1.2.

⁸⁸ Tématu dopravní dostupnosti je věnována pozornost již od 50. let 20. století, a to jak v Česku, tak v zahraničí, přičemž významným předělem ve výzkumech věnovaných této problematice byla zejména možnost využívání nástrojů modelování v GIS, což výrazně zvýšilo zájem o výzkumná témata spojená s dopravní dostupností v posledních dekádách (Green 1950; Sänti 1951; Godlund 1956; Garrison 1960; Nutley 1998, 2003, 2005; Hůrský 1978b; Šlampa 1972; Kraft 2012; Hudeček 2008 a 2010; Horňák, Kraft 2015; Seidenglanz 2010; Halás et al. 2014; Komornicki et al. 2010; Marada Hudeček 2006 a řada dalších).

strávený na cestě, finanční náklady na cestu, popřípadě frekvence spojů) (El-Geneidy, Levinson 2006; Rodrigue 2024).

Samotná míra dostupnosti je pak určena jistou formou nákladů na dosažení cíle⁸⁹ čili náklady na překonání sil odporu. Na akcesibilitu lze tedy hledět jako na určitý objem příležitostí dostupných v určité vzdálenosti (vzdálenostní dostupnost), cestovním čase (časová dostupnost) nebo s vynaložením určité výše cestovních nákladů (finanční dostupnost) (Mirvald 1993; Rodrigue 2024; Jaroš 2012; Marada et al. 2016). Koncept dopravní akcesibility je založen na interakci 3 základních prvků v prostoru: (1) subjekt dostupnosti (osoba, skupina osob), objekt dostupnosti (cíl, kterého chce subjekt dosáhnout) a samotná doprava, tj. element realizující spojení mezi subjektem a objektem dostupnosti (Michniak 2002). Samotná prostorová vzdálenost v současnosti již není pro měření dostupnosti rozhodující, jelikož se jednotlivé interakce od sebe významně kvalitativně odlišují. Jako stěžejní faktor lze vnímat čas, který je výsledkem zvolené kombinace dopravních prostředků, jejich přepravních rychlostí a organizace celého dopravního systému. Prostor tak na sebe bere podobu překážek, které je k dosažení cíle nutné překonat. Těmi jsou v první řadě čas, ale například i a finanční náklady⁹⁰. Přestává proto být důležitá vzdálenost ve svém euklidovském pojetí, která je nahrazována jednotlivými parametry akcesibility⁹¹. Právě na základě těchto parametrů lze identifikovat polohově znevýhodněné oblasti, přičemž akcesibilita hodnotí jejich míru zapojení do dopravního systému. Právě dopravní (ne) dostupnost se tedy stává klíčovou problematikou venkovských, periferních, sociálně vyloučených či jinak polohově znevýhodněných území, přičemž se jedná zároveň o základní identifikační znak těchto oblastí (Musil, Müller 2008). Akcesibilita již tedy nepředstavuje pouhou dosažitelnost určitého místa, ale je vnímána jako integrující prvek umožňující zapojení jedinců do společenských struktur prostřednictvím dopravního systému.

V posledních desetiletích věnují čeští i zahraniční dopravní geografové významnou pozornost problematice dopravní dostupnosti (akcesibility), mobility a s tím spojených témat jako je např. volba dopravního prostředku, transport justice aj. (např. El-Geneidy, Levinson 2006; Hudeček 2010; Horák 2019; Kraft 2012; Marada et al. 2010; Marada, Květoň 2006, 2010; Nutley 1998, 2003 a 2005; Martens 2017; Seidenglanz 2007)⁹². Ve zmíněných studiích je jako hlavní problém vnímáno (ne)zapojení území

⁸⁹ Přičemž tyto náklady mohou mít nejrůznější podobu, tj. nejen přímo finanční, ale i čas strávený cestou či jiná forma náročnosti uskutečnění cesty.

⁹⁰ Tato dvě hlediska jsou z celé škály v tomto ohledu stěžejními rozhodovacími faktory určujícím reálné možnosti každého jedince cestu uskutečnit.

⁹¹ Pro dostupnostní parametry lokality je klíčová její poloha (v sídelním i dopravním systému), což zároveň předurčuje i její rozvojový potenciál (Hudeček 2008). Rozvoj kvalitní dopravní infrastruktury tak lze vnímat i jako nástroj, kterým je možné dopravně-dostupnostní parametry efektivně měnit a zvyšovat tak potenciál rozvoje určitých lokalit či regionů, popřípadě i zmírňovat dopady sociální exkluze na místní obyvatele. I tento nástroj (budování kvalitní dopravní infrastruktury vyššího řádu) je ve svém působení selektivní a ve svém důsledku se jedná o diferenační proces, který obecně nerovnosti ve společnosti zvyšuje.

⁹² A to zejména v souvislosti s rozvojem tzv. „new mobility paradigm“ (např. Sheller, Urry 2006). To zdůrazňuje subjektivní vnímání mobility samotnými jedinci a poukazuje na jejich případné dopravní znevýhodnění. Tematicky jsou výzkumy zaměřeny především na problematiku volby dopravního prostředku, mobilitu určitých skupin obyvatel, dopravní spravedlnost (angl. ekv. transport justice), dopravní chování obyvatel a jiné (Hine, Mitchels 2003; Church et al. 2000; Kenyon et al. 2002; Nutley 2003; Hannam et al. 2006; Pereira et al. 2016; Sheller 2021).

a lidí v něm žijících do dopravního systému, který tak může být v některých ohledech vnímán jako nespravedlivý. Problematika **akcesibility, mobility⁹³ a dopravní spravedlnosti⁹⁴** na úrovni globální i lokální patří podle R. D. Knowlese mezi 10 nejvýznamnějších problémů, na které by se měla geografie dopravy ve 21. století zaměřit (Knowles 1993).

Periferní, marginální a jinak polohově znevýhodněné oblasti (vymezené např. Joseph, Philips 1984; Nutley 1998; Bernt, Colini 2010; Beetz 2008; Jančák et al. 2006; Musil, Müller 2008; Hampl, Marada 2016; Bernard, Šimon 2017; Perlín et al. 2019; Aman, Smith-Colin 2020; Jeřábek et al. 2021) vykazují určité obecné zákonitosti problematiky dopravní nedostupnosti. Výše zmínění autoři blíže definovali několik efektů či přímo konceptů, které jsou z hlediska dopravních charakteristik pro tyto oblasti specifické.

V první řadě se ukazuje vyšší stupeň **automobilizace** domácností v neexponovaných oblastech oproti ostatním regionům (Nutley 1998; Marada, Květoň 2006). Tento efekt je dán zvýšenou nutností či odkázáním na individuální dopravu v těchto regionech⁹⁵. Jednotlivé domácnosti tak velmi často vlastní i více než jedno vozidlo. Nižší ekonomická vyspělost těchto regionů se pak odráží ve vyšším průměrném stáří těchto vozidel.

S vyšší automobilizací se zároveň pojí i negativní projevy v oblasti hromadné dopravy, kdy dochází k tzv. **bludnému kruhu dopravní nedostupnosti**. Tento jev je pro vývoj nabídky dopravních příležitostí v periferních oblastech typický a perifernost území ještě prohlubuje. Nízká obsazenost spojů veřejné dopravy v periferních oblastech vytváří tlak na efektivitu a rentabilitu provozu jednotlivých linek, a tudíž na cenu jízdného, popřípadě snížení frekvence spojů. To ovšem způsobí další odliv zákazníků k individuální dopravě (Marada, Květoň 2006). Příčiny tohoto jevu lze hledat paradoxně i v rozvoji regionu způsobujícím růst automobilizace u části populace. Zbylá populace periferních oblastí je tak odkázána na veřejnou dopravu, jejíž nabídka se významně snižuje. Dochází tak k stratifikaci i uvnitř samotných periferních oblastí, a to na základě přístupu k dopravě.

Rovněž se často v polohově znevýhodněných oblastech projevuje i tzv. **paradox dopravní obslužnosti**. V těchto regionech je objem poptávky po dopravě (ve smyslu potenciálního počtu cestujících) velmi malý⁹⁶, avšak poptávka ve smyslu potřeby a nutnosti dopravy je naopak velmi vysoká (vyšší než ve městech) (Nutley 1998; Marada, Květoň 2010). Veřejná doprava je tak paradoxně nejméně přítomná tam, kde je nejvíce zapotřebí. V souvislosti s tímto paradoxem lze vnímat i koncept tzv. **dopravních pouští**. Ty jsou definovány jako oblasti, kde je nabídka dopravních příležitostí výrazně nižší, než poptávka po dopravě (Jiao 2017; Jiao, Dillivan 2013; Horňák et al. 2023). V důsledku nedostatečného zapojení do dopravního systému tak nelze naplnit potřeby obyvatelstva po dopravě. Dopravní pouště představují další typ polohově znevýhodněných území (vedle periferních, marginálních či indiferentních

⁹³ Vnímáné v kontextu nového paradigma mobility, jenž zdůrazňuje provázanost člověka jeho aktivit s prostorem, ve kterém se pohybuje a dopravuje se. Představuje tedy schopnost pohybu jedince (blíže viz kapitola 3).

⁹⁴ Dopravní spravedlnost představuje právo každého jedince dopravovat se pro zajištění svých osobních potřeb (blíže viz kapitola 3).

⁹⁵ Z důvodu nedostatečného zapojení do dopravního systému.

⁹⁶ Z čehož vyplývá ekonomická neefektivnost veřejné dopravy.

aj. území) avšak s tím rozdílem, že dopravní pouště jsou primárně definovány jako jev dopravně geograficky podmíněn (Aman, Smith-Colin 2020)⁹⁷.

Komplexní pohled na fungování dopravního systému a možností jedinců (zejména z periferních a venkovských oblastí) se do něj zapojit pak přináší koncept „**first and last mile**“ (např. Zuo et al. 2020)⁹⁸. Velký význam je při tom kladen na naplňování potřeb jedinců při zajišťování dopravní dostupnosti. Koncepty typu „first and last mile“ lze vnímat jako jakýsi ideální cílový stav, kdy všichni jedinci budou mít možnost zajistit své dopravní potřeby, přičemž tento cílový stav se v čase mění v důsledku společenských změn, které ovlivňují potřeby lidí dopravovat se. Tento cílový stav lze připodobnit teorii sociologické sukcese vedoucího ke stádiu klimaxu (Clements 1936). V prostředí geografie dopravy tak proces neustálé evoluce všech složek dopravního systému reagující na změny podmínek ve společnosti lze nazývat „dopravní sukcese“ a cílový stav, který je v důsledku neustálé evoluce vnějších i vnitřních podmínek v praxi nedosažitelný, nazývat „dopravní klimax“, či přesněji klimax dopravního systému. Hypotetické stádium klimaxu by tak představovalo takové vnitřní a vnější dopravní podmínky, které neumožňují vznik sociální exkluze ve své prostorové dimenzi či zcela eliminují její negativní dopady na společnost.

Podstatou dopravy je překonávání vzdálenosti za účelem již zmiňované kompenzace nerovností v prostorovém rozložení. Naopak v případě nemožnosti a absence dopravy jako takové, je znemožněn přístup jedinců k aktivitám a zdrojům, které nejsou lokalizovány v jejich bezprostřední blízkosti. Díky tomu lze řadit dopravu mezi základní lidské potřeby a svobody, jejichž naplnění umožňuje naplnění i ostatních potřeb a svobod. Právo každého občana na zapojení do dopravního systému a na zajištění dopravní dostupnosti, přesněji na zajištění dopravní obslužnosti své obce, je legislativně zakotveno jak na národní⁹⁹ úrovni, tak na úrovni EU¹⁰⁰. Jedná se o jedno ze základních sociálních práv každého občana EU. Česká legislativa definuje právo na zajištění dopravní obslužnosti následovně:

„Dopravní obslužností se rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.“

(Zákon č. 194/2010 Sb.)

⁹⁷ V tomto kontextu jsou dopravní pouště koncipovány ve vztahu k dopravním příležitostem obecně, tj. individuální i hromadné. V případě individuální dopravy poukazuje na nedostatečné zapojení do dopravní infrastruktury, jež by umožňovala akcesibilitu v „rozumném“ přepravním čase (Aman, Colin-Smiith 2020). U hromadné dopravy je poukazováno na nevýhodné postavení v rámci dopravního systému. Při vymezování dopravních pouští je tak vesměs vždy posuzována míra naplnění potřeb jedinců po dopravě, tj. porovnání poptávky a nabídky po dopravě (Aman, Colin-Smiith 2020).

⁹⁸ Ten se ve svém výzkumu zabývá dostupností dopravního systému ve smyslu míst, kde je možné se do nich zapojit, tj. např. vzdálenost zastávek veřejné dopravy od obydlí.

⁹⁹ Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.

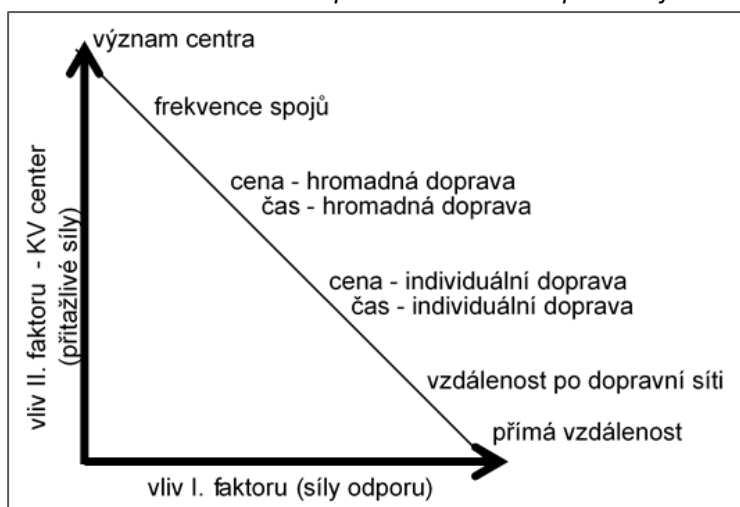
¹⁰⁰ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70.

Přístupy a metody k měření dopravní dostupnosti v Česku

Níže v textu jsou jako příklad uvedeny studie za měřené na analýzy dopravní dostupnosti uskutečněné samotným autorem této práce, popřípadě se na jejich realizaci významně podílel.

Způsobů, jak dopravní dostupnost měřit, je celá řada a vždy závisí na konkrétním zaměření výzkumu. Obrázek 2 je výstupem výzkumu hledajícího vzájemné vztahy mezi různými druhy dopravní dostupnosti (blíže Jaroš 2012). Zde jsou porovnávány faktory, které výsledné hodnoty dostupnosti ovlivňují, tj. síly přitažlivé a síly odporu¹⁰¹. V případě každého druhu dostupnosti se v určitém poměru uplatňují oba¹⁰².

Obrázek 2: Schéma vlivu sil přitažlivosti a sil odporu na jednotlivé druhy dopravní dostupnosti



Zdroj: vlastní zpracování v Jaroš 2012

Studie potvrdila, že faktor přímé prostorové vzdálenosti (tj. síla odporu) nejvíce ovlivňuje parametry vzdálenostní dostupnosti a dostupnosti individuální dopravou (časová a cenová). Naproti tomu druhy dopravní dostupnosti vztahující se k hromadné dopravě jsou zejména ovlivňovány faktory přitažlivosti¹⁰³.

1) Časová dostupnost každodenní dojížděky a její modifikace

První skupinou představovaných přístupů jsou měření dostupnosti založená na časových parametrech zaměřená na identifikaci možností každodenní dopravy, tj. dojížděky za prací a za školou. Ochota lidí cestovat za prací a školou se snižuje s rostoucím časem stráveným cestou, přičemž tzv. antropologická konstanta pak udává hodnotu, při které se ochota jedinců cestovat výrazně snižuje¹⁰⁴.

¹⁰¹ Ve schématu jsou jednotlivé druhy reprezentovány měřenými ukazateli. Ačkoli je zde jejich rozložení schematické za účelem názornosti, studie potvrdila jejich posloupnost.

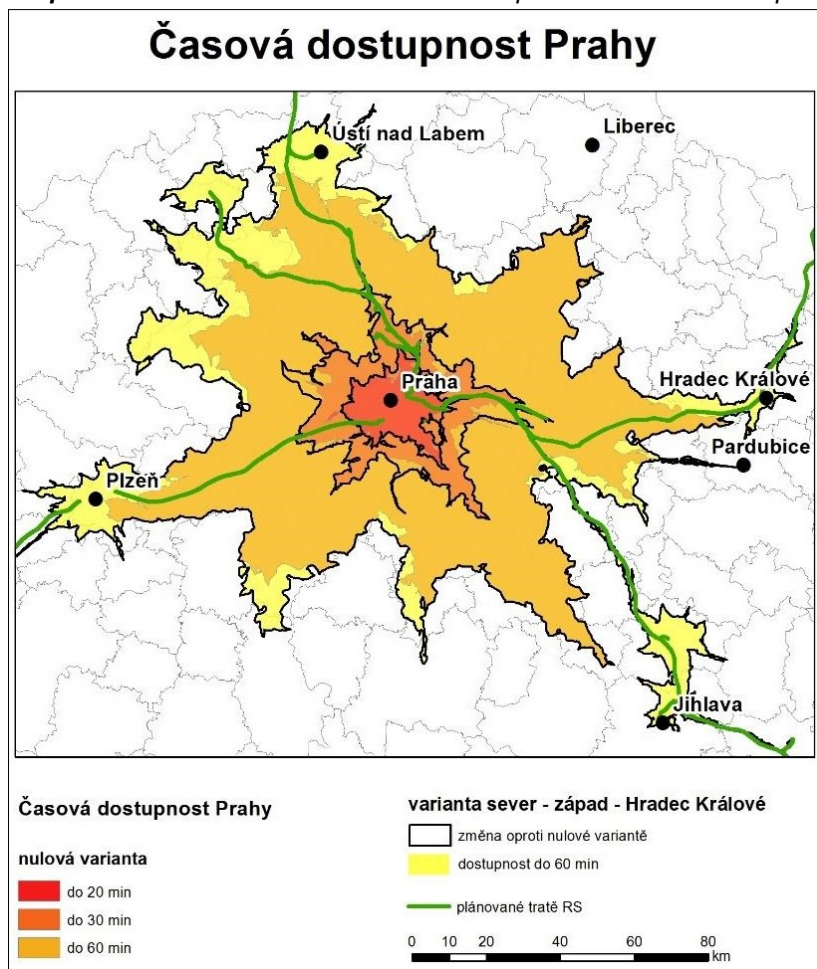
¹⁰² Právě kombinace jejich působení byla tímto výzkumem podrobněji popsána (blíže viz Jaroš 2012)

¹⁰³ Zejména se vliv atraktivit cíle (faktor přitažlivosti) projevil v případě frekvenční dostupnosti hromadné dopravy. Blíže k výsledkům i metodice měření viz Jaroš 2012.

¹⁰⁴ Obecně se jako hodnota antropologické konstanty v geografii dopravy udává maximálně 45 minut tj. 90 minut zpáteční cesta denně (Marada et al. 2016). V případě dopravy za školou jsou hodnoty, a tudíž ochota cestovat ještě nižší.

Tradiční možností sledovat dojezdové parametry do konkrétních center je za pomoci tzv. **izochron dostupnosti**. V případě časové dostupnosti tak můžeme sledovat, jaká místa jsou dosažitelná v určitém čase (zaměřené na zdrojový bod) nebo naopak, z jakých míst je možné dosáhnout cílového místa v daném čase (zaměřené na cílový bod). Jako příklad časové dostupnosti je zde uvedena časová dostupnost Prahy modelovaná pomocí izochron dostupnosti (viz Mapa 4) (Marada et. al. 2016). Výsledná mapa zobrazuje časovou dosažitelnost Prahy v různých časových intervalech (20, 30 a 60 minut)¹⁰⁵, a to hromadnou i individuální dopravou.

Mapa 4: Příklad konstrukce izochron dostupnosti – Časová dostupnost Prahy



Zdroj: vlastní zpracování v rámci Marada et al. 2016

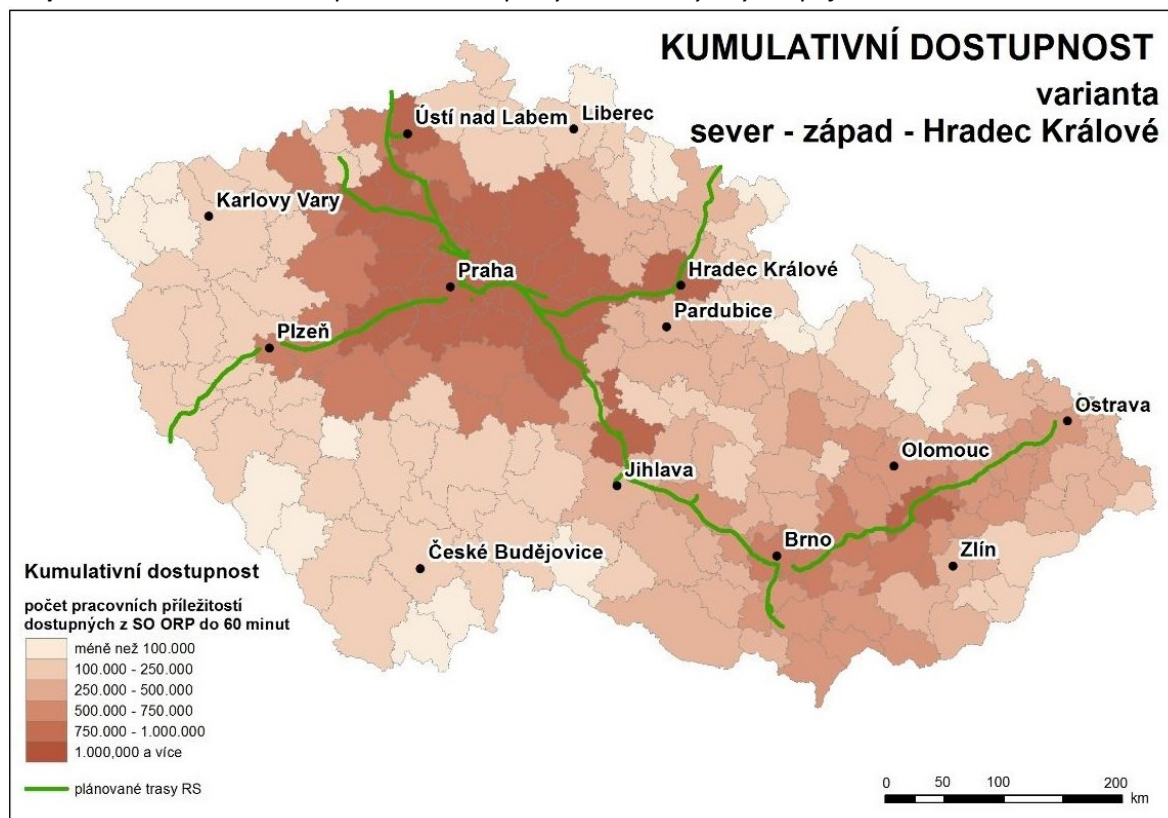
Specifickým případem měření časové dostupnosti s využitím dostupnostních izochron může být tzv. **kumulativní dostupnost**. Ta se vztahuje ke konkrétnímu sídlu či bodu, vůči kterému lze kumulovat objem dosažitelných předem definovaných aktivit v určeném čase¹⁰⁶. Oproti metodě izochron dostupnosti lze kartograficky zobrazit v jedné mapě dostupnost několika různých lokalit. To je ukázáno

¹⁰⁵ A její potenciální změny v případě budování infrastrukturních staveb – vysokorychlostních železnic (rychlých spojení) což je hlavním záměrem předmětné studie (Marada et. al. 2016).

¹⁰⁶ Kromě otázky, z jaké vzdálenosti je dané sídlo v daném čase dostupné, tak dokáže zodpovědět jaký objem určitých aktivit či jeví je z dané lokality za stanovených podmínek dostupných.

v Mapě 5, jež představuje kumulativní dostupnosti pracovních míst dostupných do 60 minut pro všechny obce s rozšířenou působností¹⁰⁷.

Mapa 5: Kumulované dostupnost SO ORP po vybudování rychlých spojení



Zdroj: vlastní zpracování v rámci Marada et al. 2016

Sofistikované řešení pak nabízí **potenciální dostupnost**, jež pracuje s celou řadou proměnných, které ve svém důsledku vytváří komplexní ukazatel, na jehož základě lze objektivně hodnotit kvalitu postavení sídla v dopravní síti a jeho zapojení do dopravního systému. Ukazatel potenciální dostupnosti je ve výsledku bezrozměrná veličina, jež zohledňuje hodnoty všech prvků (např. obcí) v systému¹⁰⁸. Stěžejním parametrem je tzv. impedance, která definuje míru, jak moc se s rostoucí vzdáleností bude snižovat vliv center, přičemž tato funkce je nelineární (blíže je potenciální dostupnost definována Příloze 2¹⁰⁹)

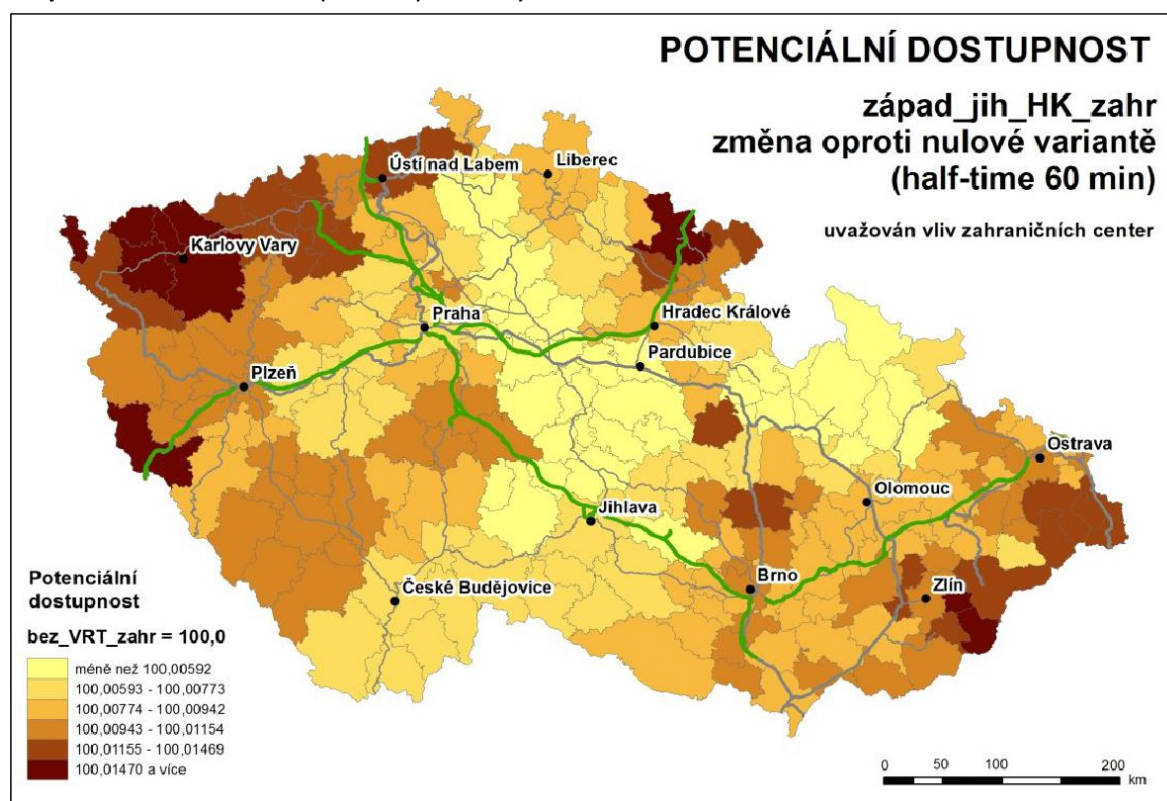
Mapa 6 představuje příklad využití nástroje výpočtu potenciální dostupnosti pro sledování změn dostupnosti jednotlivých SO ORP při plánování různých variant vedení páteřních železničních tratí, tzv. rychlých spojení.

¹⁰⁷ Tvorba takovýchto výstupů vyžaduje již sofistikovanější síťové analýzy s využitím nástrojů GIS.

¹⁰⁸ Klíčovým parametrem je jejich vzdálenost od hodnoceného prvku.

¹⁰⁹ Popřípadě v Marada et al. 2016 či Spickermann et al. 2013.

Mapa 6: Potenciální dostupnost – příklad využití



Zdroj: vlastní zpracování v rámci Marada et. al. 2016

2) Index dostupnosti – dostupnost služeb veřejné správy

Jednotlivé druhy dostupnosti lze i kombinovat, čímž vznikají složené ukazatele zohledňující jednotlivé parametry. Kombinace základních dvou dostupnostních parametrů (časové a vzdálenostní dostupnosti) bylo použito při analýze dostupnosti služeb veřejné správy (MVČR 2017)¹¹⁰. Výsledkem je pak tzv. **index dostupnosti**, jakožto bezrozměrná veličina definující míru dostupnosti každé obce Česka do konkrétních sídel poskytujících službu veřejné správy. Využito bylo dvou podob indexu dostupnosti, a sice OID¹¹¹ a VID¹¹² (blíže viz Příloha 3).

Analýza zohledňuje dostupnost celkem 8 typů úřadů veřejné správy. Následně vymezuje typově odlišná území, pro něž je specifická nízká míra dopravní dostupnosti. Mapa 7 je jedním z konečných výstupů analýzy. Jedná se o výsledné vymezení obtížně dostupných oblastí z hlediska přístupu ke službám veřejné správy. Mezi nimi byly kromě vnitřních a vnějších periferních či horských oblastí vymezeny kupříkladu i některé regiony v zázemí velkých metropolí. Zejména pak v zázemí Prahy se dokonce nachází obce s nejhůřší dostupností veřejných služeb v celém Česku, a to v důsledku jejich

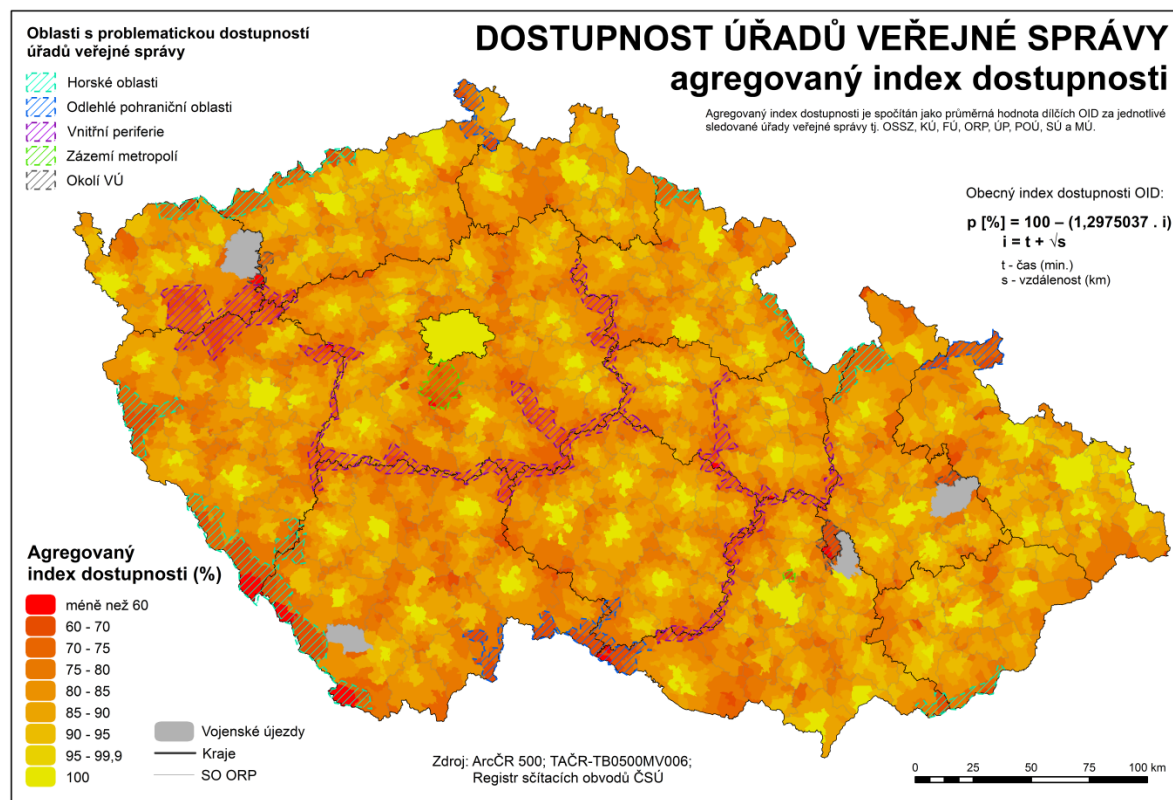
¹¹⁰ Autor předkládané práce byl realizátorem této studie v rámci ministerstva vnitra a uváděné analýzy jsou jeho dílem. Podrobnosti studie jsou součástí Přílohy 3 na konci této práce.

¹¹¹ Obecný index dostupnosti.

¹¹² Vážený index dostupnosti, který v sobě zohledňuje i počet obyvatel dané obce. Zohledňuje tedy, kolika občanů se daný parametr reálně týká.

nedostatečného napojení na dopravní síť. Metodika i výsledky analýzy jsou podrobněji diskutovány v Příloze 3.

Mapa 7: Obecný index dostupnost v agregované podobě – příklad vymezení obtížně dopravně dostupných oblastí Česka



Zdroj: vlastní zpracování v rámci MVČR 2017

2.2.3. Mobilita obyvatel ve vztahu k územní dimenzi sociální exkluze

V rámci prostorové dimenze sociální exkluze se neuplatňují pouze faktory polohy v dopravní síti či v sídelním systému. Mechanismy sociální exkluze velmi silně působí a projevují se v individuálních potřebách a možnostech každého jedince dopravovat se. Sociální exkluze na jedné straně přímo způsobuje či prohlubuje nedostatečnou mobilitu dotčených jedinců, na straně druhé je jejím negativním důsledkem a hlavním projevem ve společnosti.

Mobilita obyvatel představuje zcela individuální a subjektivní parametr odvislý od podmínek a charakteristik konkrétních jedinců či skupin. Jedná se totiž o individuální možnosti každého jedince vyrovnat se s vnějšími podmínkami definovanými polohou v sídelním systému a dopravní dostupností, tj. vertikální a horizontální dopravní polohou (Marada 2006; Marada et al. 2016). Osobní mobilita v tomto pojetí má charakter dopravního chování, které v sobě odráží, jak potřeby každého jedince dopravovat se, tak způsoby naplňování těchto potřeb.

Mobilita je pojem úzce provázaný s akcesibilitou. Zatímco akcesibilita představuje zapojení do dopravního systému, tak mobilita představuje možnost tuto síť efektivně využívat čili pohybovat se po

ní. Akcesibilita je ovlivněna celou řadou vnějších faktorů (např. fyzickogeografické), které jsou (alespoň z krátkodobého hlediska) neměnné a akcesibilitu buď zvyšují či snižují. Mobilita je naproti tomu faktor, který je v krátkodobém horizontu do určité míry možné měnit. V případě nízké akcesibility může být dostupnost zajištěna vyšší mobilitou. Mobilita tak představuje komplementární prostředek k zajištění dostupnosti (Knowles et al. 2008). Akcesibilita tedy značí, že určité místo či aktivity jsou reálně dosažitelné, mobilita však představuje samotný způsob, jak toho dosáhnout (Knowles et al. 2008).

Možnosti vyloučených osob dopravovat se a jejich dopravní chování obecně jsou rovněž věcí priorit každého jedince. Ve vyloučených komunitách nezdědka dochází k situacím, že v důsledku nedostatečných finančních prostředků nemohou děti dojíždět do škol. Prostorovou dimenzi sociální exkluze a její vliv na mobilitu vyloučených osob je tak zapotřebí vnímat v kontextu dopravní spravedlnosti. Princip dopravní spravedlnosti (angl. ekvivalent „transport justice“) vychází z předpokladu, že každý člen dané společnosti má právo dopravovat se, a to v takovém rozsahu a za takových podmínek, aby měl možnost naplnit své potřeby přístupu na pracovní trh, ke vzdělání, lékařské péči, obchodním kulturním sportovním a jiným aktivitám a zejména pak možnosti sociálních kontaktu nejméně s rodinou či blízkými. Přestože příležitosti k dosažení těchto běžných aktivit nejsou v prostoru distribuovány rovnoměrně, nastavení dopravního systému umožňuje tyto překážky překonávat. Dostatečné zapojení do dopravního systému má přímou vazbu na vnímání svobody a práv každého jedince, a to ve smyslu svobodného přístupu k aktivitám, které jsou pro každého jedince důležité (Martens 2017; Pereira et al. 2017; Sheller 2021). V tomto směru je zapotřebí zdůraznit, že spravedlivého přístupu je dosaženo pouze v případech, kdy akcesibilita (možnosti uskutečnění konkrétní cesty) odpovídá možnostem mobility jedince (reálná možnost/schopnost osoby danou cestu nabízenými prostředky uskutečnit)¹¹³.

Přístupy a metody k měření mobility a dopravního chování v Česku

Mobilita obyvatel, dopravní chování nebo závislost jedinců na dopravě (individuální i hromadné) jsou jevy, jež lze definovat, identifikovat či dokonce měřit jen velmi obtížně. K těmto účelům lze využívat rozličné datové zdroje, a to jednak oficiálních evidenčních statistik o pohybu obyvatel, údaje o provozu na pozemních komunikacích, údaje provozovatelů dopravních systémů či přepravců, popřípadě detailní šetření zaměřená na specifické cílové skupiny či specifická území. Obecně lze konstatovat, že pro popis mobility celé populace s cílem definovat dopravní chování obyvatel je zapotřebí dostatečně robustních dat popisujících chování celé populace, a to až na úrovni velkoformátových dat (tzv. big data)¹¹⁴.

¹¹³ Kromě toho je zapotřebí brát i v potaz samotné dopravní potřeby, každého jedince, které se mohou diametrálně lišit. Samotná nemožnost dosažení určitého cíle proto nemusí nutně značit dopravní nespravedlnost. Dopravní spravedlnost (transport justice) tak můžeme vnímat jako snahu o spravedlivou distribuci přístupu k dopravě, jako jednoho ze základních statků společnosti, na jehož užívání má každý jedinec právo (Martens, 2017; Pereira et al., 2017; Sheller 2021), a to v kontextu potřeby každého jedince přepravovat se.

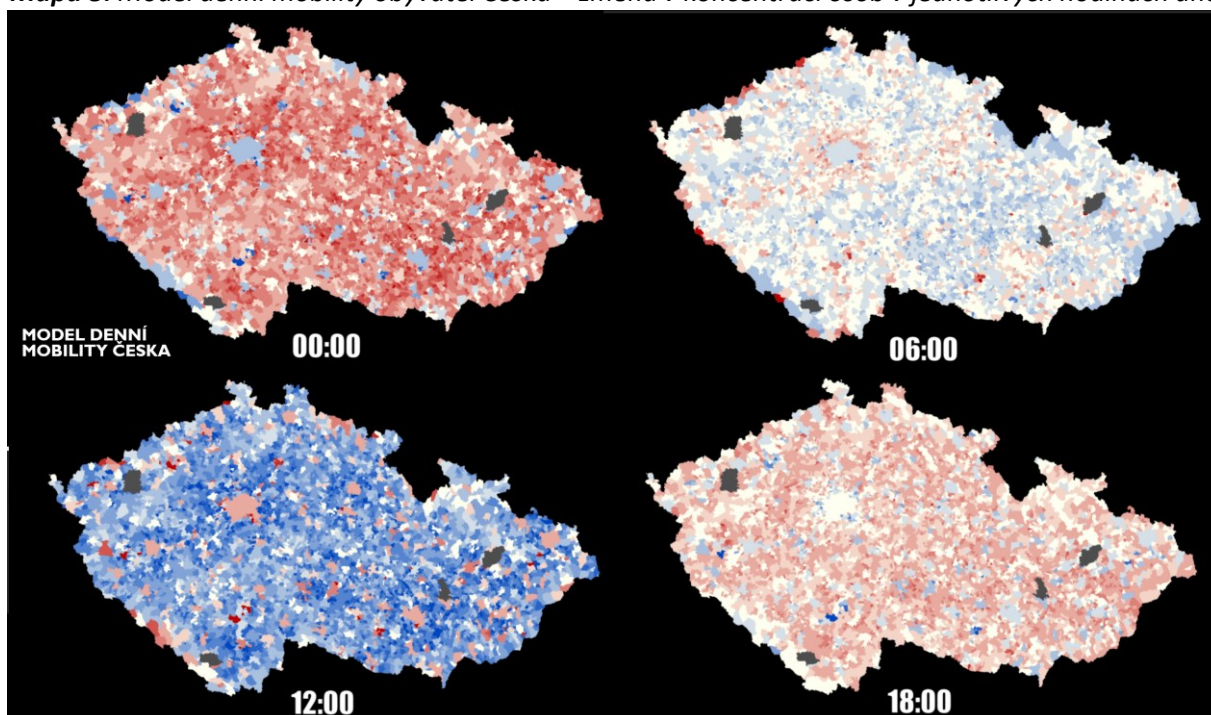
¹¹⁴ Jako tomu je kupříkladu ve studiích Halás et al. 2021; Šveda, Madajová 2023; Šveda, Križan 2022; Kraft et al. 2014 a 2020 nebo Jaroš 2024.

Níže jsou uvedeny příklady analýz popisujících osobní mobilitu obyvatel Česka s využitím velkoformátových dat, a to jak v podobě geolokačních dat mobilních operátorů, tak registru vozidel. Uvedené příklady obecně popisují přirozenou poptávku po dopravě a závislost na využívání individuální dopravy, čímž poukazují na dvě hlavní dimenze mobility vztažené k jedinci, a sice potřeby a schopnosti dopravovat se.

1) Model denní mobility obyvatel Česka¹¹⁵

S využitím geolokačních dat o mobilitě obyvatel z období let 2021–2023 byl vytvořen komplexní model mobility Česka. (blíže viz Jaroš 2024). Ten zohledňuje průměrný výskyt každé více než 10 milionů analyzovaných SIM karet v jednotlivých hodinách „běžného“ týdne. Je tedy k dispozici pro každou obec Česka 24 hodinových řezů denně o aktuálním výskytu osob v obci za 7 dní v týdnu. Mapa 8 představuje výtah z modelu denní mobility v podobě čtyř hodinových řezů průměrného dne¹¹⁶. Počet osob přítomných v obci je zde znázorněn relativně, tj. poměrem vůči průměrnému počtu přítomných osob za běžný týden. Podrobněji je metodika i výsledky vysvětlena v Příloze 4, popřípadě v publikaci Jaroš 2024.

Mapa 8: Model denní mobility obyvatel Česka – změna v koncentraci osob v jednotlivých hodinách dne



Zdroj: vlastní zpracování, dostupné z portálu www.kamdojizdime.cz (autor práce je editorem portálu)

¹¹⁵ Mapové výstupy využité v této části práce jsou součástí výstupů projektu „Zlepšení podmínek pro decentralizaci a dostupnost veřejné správy v území“ realizované ministerstvem vnitra. Autor disertační práce je věcným garantem a hlavním řešitelem projektu, jakožto i jednotlivých analýz.

¹¹⁶ Model umožňuje zobrazovat všech 24 hodinových řezů formou animace denního chodu. Tato verze disertační práce však neumožňuje vkládat do práce animace, z toho důvodu jsou zde použity jen výřezy konkrétních časových úseků. Animované modely za celé Česko, jakožto i za jednotlivé kraje, jsou dostupné z portálu www.kamdojizdime.cz. Model mobility pak konkrétně z tohoto [odkazu](#).

Model denní mobility obyvatel Česka ukazuje ve čtyřech řezech zásadní změny v koncentraci osob, kdy v denních hodinách jsou zejména v důsledku dojížděky za prací a školou lidé koncentrováni do hlavních center osídlení. Místa koncentrace denní dojížděky jsou tak zejména krajská a okresní města a ty obce s rozšířenou působností, které v území plní integrační funkci pro své okolí a vytváří si tak své dojížděkové zázemí¹¹⁷. Nejsilnější dojížděkové vazby jsou dle očekávání v suburbánních oblastech hlavních sídelních aglomerací najmě Prahy, Brna, Plzně či Ostravy. V dopravním chování populace lze v rámci míst koncentrace identifikovat i několik anomálií (populačně malé obce jsou zároveň vysoce atraktivními centry dojížděky za prací, službami či se jedná o centra cestovního ruchu a jiných aktivit)¹¹⁸. V Mapě 8 je zcela evidentní rozdílné rozdílné koncentrace osob denních a nočních hodinách představující zejména dojížděku za prací a do škol. Srovnání výskytu osob v 0:00 a 12:00 je takřka reversní. Zároveň se ukazuje, že ke změně koncentrace dochází přibližně mezi 6. až 7. hodinou ranní a mezi 15. až 18. hodinou odpolední (místy specifické režimy). Právě v těchto časech k dopravě osob mezi místem rezidentství a místem dominantního výskytu během dne (zejména práce, škola) dochází¹¹⁹.

2) Denní chod přítomného osob v obcích a jejich struktura

Mobilitu lze na základě geolokačních dat mapovat i mnohem detailněji. Příkladem může být analýza denního chodu přítomného obyvatelstva v každé obci Česka v každou hodinu týdne. Ta je znázorněná v Tabulce 2 na příkladech Prahy, Černošic a Benešova¹²⁰.

Tabulka 2: Počet aktuálně přítomných osob v každou hodinu týdne

	00:00-01:00	01:00-02:00	02:00-03:00	03:00-04:00	04:00-05:00	05:00-06:00	06:00-07:00	07:00-08:00	08:00-09:00	09:00-10:00	10:00-11:00	11:00-12:00	12:00-13:00	13:00-14:00	14:00-15:00	15:00-16:00	16:00-17:00	17:00-18:00	18:00-19:00	19:00-20:00	20:00-21:00	21:00-22:00	22:00-23:00	23:00-24:00	dávky
Praha																									
Mon	1245320	1243513	1241443	1240584	1239792	1242367	1276813	1333404	1376218	1390526	1397482	1404000	1405799	1401673	1389845	1374691	1357675	1337461	1315129	1298294	1290417	1287418	1285516	1281996	1319058,1
Tue	1283968	1282142	1280277	1279503	1278632	1280105	1314242	1371610	1413788	1428081	1434873	1440271	1440318	1434393	1420548	1403221	1383788	1360414	1336885	1319700	1309812	1304660	1301110	1296045	1349929,0
Wed	1285912	1284163	1282508	1281920	1280898	1282747	1315901	1373361	1415960	1430587	1437755	1441418	1440791	1434690	1419893	1402410	1384629	1362606	1339811	1322601	1312353	1307139	1302436	1296930	1351764,8
Thu	1293486	1288504	1286080	1285304	1284498	1285770	1318796	1373518	1413722	1425672	1431563	1436219	1435661	1428271	1413513	1395584	1374667	1351064	1327344	1310055	1299310	1291411	1285379	1281908	1346510,0
Fri	1274091	1268823	1266190	1265791	1265247	1267309	1295121	1339604	1369861	1378217	1381188	1381592	1375816	1361083	1337631	1305061	1272532	1245000	1216172	1199068	1176012	1165552	1159079	1155910	1279789,5
Sat	1148912	1143041	1140055	1138479	1137275	1138108	1137930	1135420	1135133	1132888	1126200	1115427	1104751	1097094	1091715	1080166	1094955	1105577	1116091	1120832	1121582	1119871	1115388	1110974	1121577,5
Sun	1076516	1074789	1072342	1070884	1069456	1070476	1070608	1070348	1071581	1073325	1076437	1078964	1081098	1086014	1095045	1110324	1131930	1161029	1189454	1211657	1223596	1230511	1230391	1226757	1118896,4
Černošice																									
Mon	6259	6235	6240	6235	6199	6036	5630	4976	4646	4491	4390	4368	4336	4367	4449	4560	4836	5138	5455	5813	6070	6167	6237	6217	5389,5
Tue	6170	6191	6182	6181	6140	5951	5551	4942	4589	4424	4390	4308	4276	4397	4423	4640	4861	5158	5455	5796	5977	6125	6203	6243	5349,7
Wed	6236	6235	6238	6244	6207	6038	5629	5018	4629	4445	4328	4317	4344	4357	4448	4612	4887	5118	5437	5749	5969	6091	6174	6225	5374,1
Thu	6193	6208	6212	6219	6162	5974	5576	4994	4647	4462	4356	4316	4299	4309	4391	4568	4797	5042	5359	5643	5868	6041	6135	6185	5330,4
Fri	6166	6172	6170	6178	6153	5979	5589	5016	4746	4634	4543	4519	4500	4542	4687	4972	5173	5359	5556	5776	5958	6085	6156	6227	5452,2
Sat	6237	6252	6252	6260	6276	6224	6147	6109	6132	6070	6025	6061	6115	6135	6131	6139	6135	6091	6052	6069	6167	6245	6325	6350	6166,6
Sun	6313	6321	6346	6362	6363	6324	6285	6265	6285	6215	6129	6091	6098	6116	6095	6063	6021	5915	5888	5952	6111	6198	6264	6277	6178,7
Benešov																									
Mon	14990	15066	15070	15040	15023	15028	15526	17079	19256	19590	19789	19673	19512	19314	17659	17144	16417	15788	15461	15365	15323	15275	15242	15229	16377,4
Tue	15297	15370	15366	15372	15353	15388	15740	17189	19190	19490	19576	19444	19234	19067	17471	16637	15865	15435	15365	15395	15362	15356	15303	15292	16354,8
Wed	15280	15325	15325	15319	15285	15301	15701	17203	19258	19506	19587	19450	19236	19103	17758	16945	16390	15685	15423	15313	15278	15226	15208	15252	16388,3
Thu	15294	15326	15339	15337	15305	15320	15740	17244	19373	19585	19670	19475	19316	19108	17597	16891	16148	15575	15271	15205	15171	15145	15156	15191	16363,7
Fri	15207	15249	15257	15262	15229	15245	15661	17166	19249	19449	19572	19442	19147	19008	17151	16015	15430	14990	14691	14671	14914	14930	14963	14910	16113,2
Sat	14696	14677	14844	14795	14732	14700	14651	14675	14732	14914	14921	14608	14308	14072	13909	13767	13641	13864	14122	14368	14459	14530	14541	14493	14485,6
Sun	14280	14325	14340	14321	14311	14257	14215	14125	14111	14069	13993	13865	13832	13767	13650	13427	13337	13872	14245	14557	14719	14761	14775	14749	14174,1

Zdroj: vlastní zpracování

Zatímco Praha se projevuje jako typicky dojížděková obec (podobně jako Benešov), počet přítomných osob v Černošicích odpovídá typicky vyjížděkovým obcím. Podobný režim dojížděky jako má Praha mají prakticky všechna větší města s koncentrací dojížděky ze svého zázemí během dne. Rozdílnosti lze v případě Prahy a Benešova (podobně i ostatní města střední velikosti) vidět zejména ve faktu, že

¹¹⁷ Jedná se o převážnou většinu ORP, kromě těch populačně nejmenších a těch, které jsou koncentrovány v okolí hlavních sídelních aglomerací státu (zejména zázemí Prahy, Brna, Ostravy a Plzně).

¹¹⁸ Blíže viz Příloha 4.

¹¹⁹ Potvrzuje se tak fakt, že ranní dopravní špička je výrazně silnější než odpolední. Odpolední návrat do místa rezidentství je v čase výsoce rozložen.

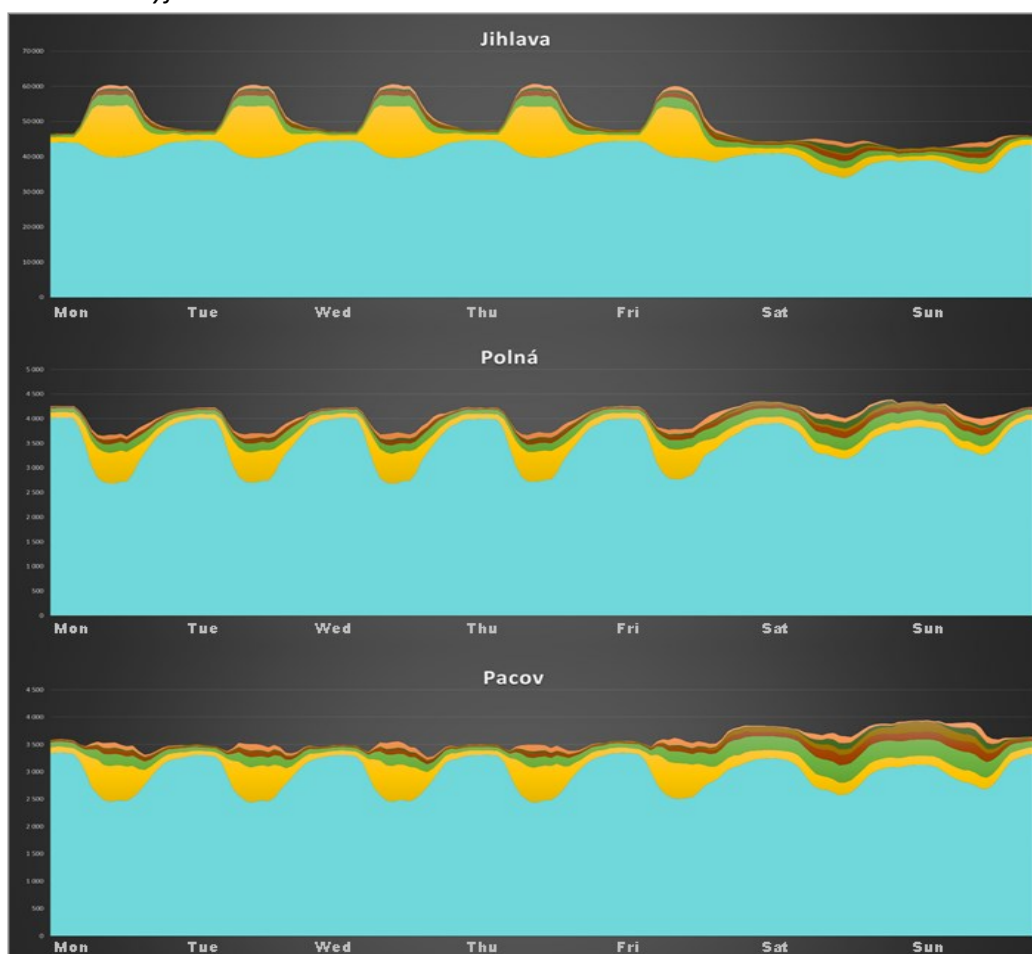
¹²⁰ Jednotlivé hodnoty osob přítomných v dané obci vychází z dat mobilních operátorů a neobsahují kategorii tzv. osob bez SIM karet, oproti celkovému počtu rezidentů tak mohou být data ponížena přibližně o 12–15 % (blíže viz Jaroš 2024).

v Benešově dochází k odpolední dopravní špičce způsobené návratem dojíždějících do zdrojových obcí výrazně dříve než v Praze, kde mají dojíždějící tendence zůstat déle a domu se vrací až mezi 17. a 19. hodinou.

Kromě samotného absolutního počtu přítomných osob lze z geolokačních dat vysledovat i jejich strukturu. Obecně lze v rámci Česka rozlišit 3 základní typy obcí: vyjíždkové, dojíždkové a stabilní. U převážně vyjíždkových typů obcí se narozdíl od dojíždkových (jádrových) typů projevuje větší koncentrace osob o víkendech, kdy rezidenti neopouští své obce (jako u jádrových obcí). Ti jsou doplňováni dalšími návštěvníky obce ať už za účelem druhého bydlení či jednodenní turistiky a jiných aktivit.

Graf 1 zobrazuje typické příklady pro každý ze 3 zmíněných typů obcí (Jihlava, Polná a Pacov). Kromě absolutního počtu přítomných osob v každou hodinu týdne je zde rozlišeno i zda je daná osoba rezidentem dané obce, dojíždějícím za prací a školou či některý z dalších 5 definovaných typů sledovaných pohybů. Blíže k metodice i výstupům viz Příloha 4.

Graf 1: Počet aktuálně přítomných osob v každou hodinu týdne a jejich struktura – dojíždkové, vyjíždkové a stabilní obce



Zdroj: vlastní zpracování

Pozn. rezident (modrá), dojíždějící za prací/školou (žlutá) intenzivně dojíždějící (zelená), občasně dojíždějící (tmavě hnědá), nocující návštěvník (světle hnědá), jednorázový návštěvník (tmavě zelená); neklasifikovaný pobyt (oranžová)

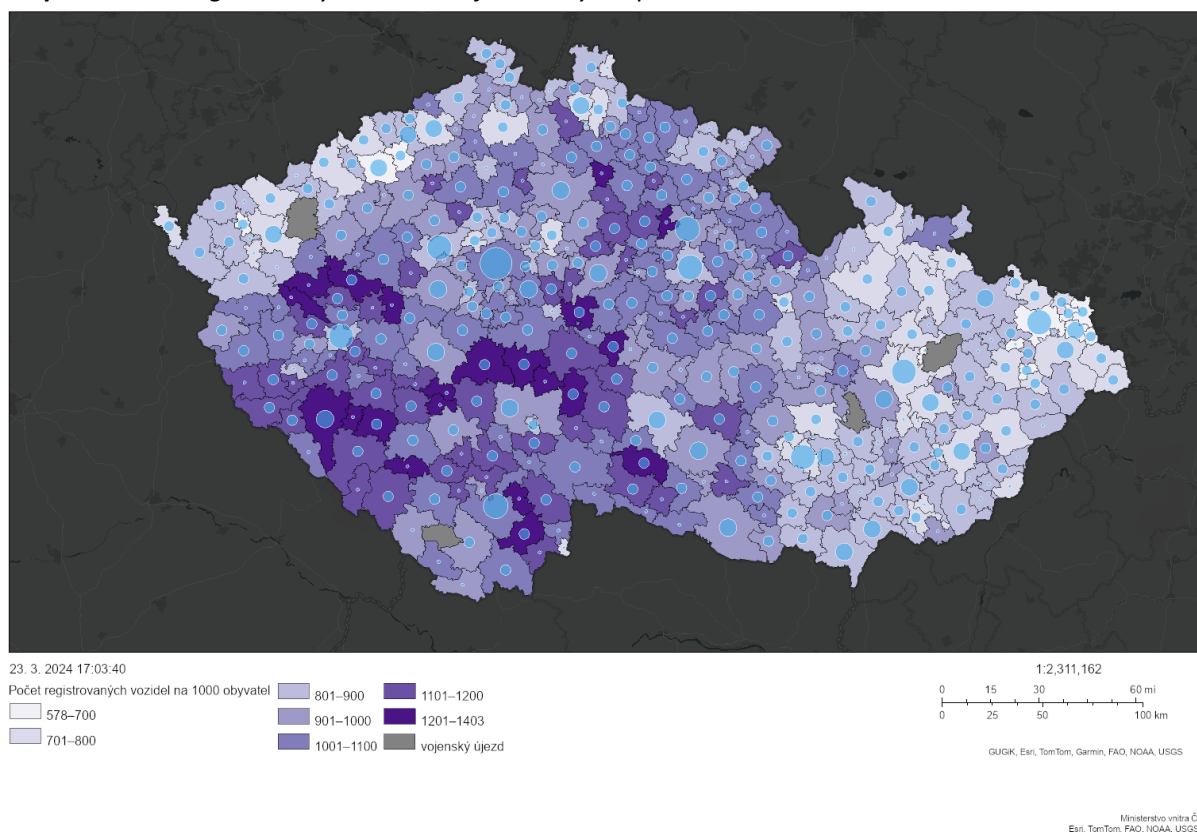
3) Měření mobility obyvatel na základě přístupu k individuální dopravě

Možnost či přesněji schopnost využívat individuální dopravu je významným faktorem ovlivňujícím mobilitu a dopravní chování každého jedince. Jedná se o imanentní vlastnost konkrétních jedinců obývajících jednotlivé lokality a lze ji měřit rozličnými způsoby s využitím řady datových zdrojů či oficiálních statistik, které jsou v tomto ohledu dobře dostupné.

Možnost využití individuální dopravy je dána zejména přístupem k osobnímu automobilu¹²¹ a možností či schopností jej řídit. Pokud jedinec tuto možnost nemá, musí svůj časový harmonogram přizpůsobovat osobám, jež tyto možnosti mají či podmínkám definovaným hromadnou dopravou.

Mapa 9 zobrazuje jak relativní počet registrovaných vozidel na 1000 obyvatel (kartogram), tak i absolutní počty zobrazené kartodiagramem. Mimo jiné se potvrzuje, že západní část Česka (s výjimkou podkrušohorské oblasti) má výrazně vyšší automobilizaci než východní část (podobné závěry viz Marada, Květoň 2006).

Mapa 9: Počet registrovaných vozidel v jednotlivých správních obvodech obcí s POÚ



Zdroj: vlastní zpracování, dostupné z www.atlasverejnespravy.cz (autor práce je editorem portálu)

¹²¹ Existuje celá řada forem dopravy a různé dopravní módy osobní mobility (pěší, kolo, aj. alternativy), které jsou nezávislé na využívání osobního automobilu, nicméně pro zajištění základních potřeb každodenní dojíždky za prací, školou či jinými aktivitami (a vzhledem k přepravním vzdálenostem a sezónním omezením), lze považovat využívání osobního automobilu za stěžejní formu individuální dopravy v naší společnosti.

3. Dopravně podmíněná sociální exkluze – dopravní exkluze

V kapitole 2 byly podrobně představeny aspekty sociální exkluze, a to především s důrazem na její prostorovou dimenzi. Ta má 3 základní projevy (polarizace prostoru, dopravní nedostupnost a nedostatečná mobilita), které v konkrétních územích způsobují, či prohlubují sociální exkluzi, a představují tak hlavní bariéry zapojení jedinců do společenského systému. V duchu principu dopravní spravedlnosti (transport justice) představuje doprava jednu ze základních aktivit člověka a zapojení do dopravního systému je nezbytné pro naplňování potřeb každého jedince. Jak již bylo zmíněno výše, právo každého jedince dopravovat se a naplňovat své potřeby prostřednictvím dopravy lze vnímat jako jednu z lidských svobod. Doprava je v tomto směru klíčovou lidskou svobodou (právem), jelikož umožňuje přístup ke svobodám dalším (vzdělání, práce, lékařská péče aj.)¹²². Dopravu lze označit za nedílnou součást veřejného života, veřejného prostoru a nárok na její užívání má každý člen společnosti (Sheller 2021).

Systematickému zkoumání obecného působení prostorové dimenze sociální exkluze ve vztahu k dopravě byla věnována pozornost na přelomu tisíciletí zejména v anglosaském prostředí. Postupně byla dopravně dostupnostní problematika zasazována do širšího kontextu zdůrazňujícího vztah ke konceptu sociální exkluze a její prostorové (mobilitní) dimenzi popsané v kapitole 2 (např. Church et al. 2000; Delbosc, Currie 2011; Engels, Liu 2011; Hine 2008; Hine, Mitchell 2003; Kenyon 2011; Kenyon et al. 2002, 2003; Lucas 2012; Lucas et al. 2001; Mackett, Thoreau 2015; Preston, Rajé 2007; Schwanen et al. 2015; Shergold, Parkhurst 2012; Luz, Portugal 2021). Podpoře výzkumu problematiky sociálních nerovností založených na aspektech dopravní (ne)dostupnosti a mobility pomohlo v anglosaském prostředí i její institucionální zakotvení v podobě tzv. Social exclusion unit (SEU)¹²³, jenž klade důraz na dopravní systém jako faktor umožňující obyvatelům polohově znevýhodněných (neexponovaných) lokalit integraci do společenských struktur (např. SEU 2001).

Ukazuje se, že nedostatečné zapojení do dopravního systému, popřípadě nemožnost či nedostatečná schopnost jej využívat, je výraznou bariérou, jež selektivně působí na jedince a znemožňuje jim plně participovat na společenském dění (např. Hine 2008; Kenyon et al. 2002; Mackett, Thoreau 2015;

¹²² Samotnou podstatou dopravy je překonávání prostorových překážek a zprostředkovávání přístupu k nerovnoměrně rozloženým zdrojům, a to buď dopravou zdrojů k jejich uživatelům, či dopravou uživatelů ke zdrojům.

¹²³ Jedná se o představující poradní orgán předsedy vlády Spojeného království. V roce 1997 nahradil SEU původní vládní poradní orgán Social exclusion task force (SETF).

Preston Rájé 2007). Takto popsané sociální vyloučení je dopravně podmíněné, lze tedy hovořit o *dopravní exkluzi* (angl. transport exclusion). Souhrnně lze dopravní exkluzi definovat následovně:

„Dopravní exkluze¹²⁴ je složitý selektivně působící diferenciační proces, v rámci něhož jedinec či skupina jedinců, kteří jsou členy dané společnosti, nemají možnost plně participovat na běžných aktivitách, k čemuž jsou jako členové společnosti oprávněni, přičemž příčinou tohoto omezení je dopravní nedostupnost těchto aktivit. Jde tedy o omezený či znemožněný přístup k ve společnosti běžným aktivitám na základě polohové odlehlosti, špatné dopravní dostupnosti či nedostatečné mobility jedince“.

(Jaroš 2017¹²⁵)

V případě dopravní exkluze problémem není samotný nedostatek příležitostí, ale jejich nedostupnost (Preston, Rájé 2007). V tomto kontextu nejsou jedincům či skupinám jejich práva žádným způsobem většinovou společností omezována či odepírán přístup k nim. Pro jedince či skupinu je však nemožné či příliš obtížné dopravit se do lokality, kde lze aktivitu realizovat.

V tomto kontextu je nutné zdůraznit, že v rámci procesu dopravní exkluze jsou jedinci vyloučeni ze společnosti prostřednictvím dopravního systému. Dopravní exkluze však nepředstavuje jen další dimenzi sociální exkluze definované v kapitole 2.1 (např. Mareš, Sirovátka 2008, Mareš 2002; Percy-Smith 2000), a to i vzhledem k faktu, že jeden z autorů (Kenyon et al. 2002) mezi svými 9 vymezenými dimenzemi exaktně zmiňuje dimenzi mobility a akcesibility. Ty však nelze vnímat izolovaně od ostatních dimenzí, jelikož se ve skutečnosti jedná o aspekt prostupující všechny ostatní dimenze a umocňující jejich význam. Avšak i takto definované dopravní podmíněnosti společenského vyloučení (Kenyon et al. 2002), jsou pouze dimenzemi a prostorovými projevy procesu sociální exkluze, kdy dochází stále k vyčleňování společností, přestože je zapříčiněno dopravní nedostupností. Jak již bylo vysvětleno v kapitole 2.1, adjektivum „sociální“ totiž neodkazuje na vyloučení ze společnosti, ale na vyloučení společností. Z toho důvodu, je-li jedinec či skupina vyloučena ze společnosti prostřednictvím dopravní nedostupnosti (dopravního systému), nemůžeme již dále hovořit o sociální exkluzi, ale o exkluzi dopravní. Dopravní exkluzi tak lze vnímat jako samostatný proces, nikoli pouze jako dimenzi sociální exkluze či její prostorový projev. Hlavní rozdíl mezi sociální a dopravní exkluzí je tedy v tom, kdo vylučuje dané jedince či skupinu (společnost, resp. dopravní systém), nikoli odkud jsou vyloučeni, což by v obou případech byly běžné aktivity společnosti.

Dopravní exkluze představuje odlišný proces vyloučení než sociální exkluze. Avšak v rámci současného vědeckého diskurzu je pojem sociální exkluze užíván v rozličných konotacích. Pojem tím pádem neodkazuje jen na klíčovou roli společnosti jako aktéra vyloučení, ale často je používán pro souhrnné označení projevů či charakteristik určitých území, které jsou ve své podstatě u obou druhů vyloučení (dopravní i sociální) obdobné. V takových případech lze dopravní exkluzi označit jako specifický případ sociálního vyloučení (nikoli ovšem jeho dimenzi). Pokud bychom tedy k němu hledali vhodné

¹²⁴ V obecné rovině lze používat i výraz dopravně podmíněná sociální exkluze jako synonymum.

¹²⁵ Definice využívá částečně definic dalších autorů např. Burchardt et al. 1999; Church et al. 2000; Hine 2008; Kenyon et al. 2002; Luz, Portugal 2021.

pojmenování takového konceptu, dojdeme k označení sociální exkluze na základě nedostatečných dopravních možností (Jaroš 2017).

V rámci 4 způsobů, jak k exkluzi obecně dochází (popsané v kapitole 2.1; Mareš 2006), se v případě dopravní exkluze uplatňují druhé dva způsoby. Jednak je to (a) nekompatibilita osobního kapitálu (ekonomického, sociálního, kulturního či jiného) vylučovaných jedinců s požadavky majoritní společnosti. V tomto případě je zmíněným nekompatibilním kapitálem myšlena nedostatečná osobní mobilita vylučovaných jedinců. Druhý způsob, jak k dopravní exkluzi dochází, je (b) zapříčiněn strukturálními faktory, jež brání jedincům či kolektivům integrovat se (Mareš 2006). Za ně lze považovat parametry dopravní dostupnosti ovlivněné institucionálními, infrastrukturalními a ekonomickými faktory, což pochopitelně rovněž ovlivňuje i mobilitu osob. Lze tedy konstatovat, že v prvním případě (a) se jedná o vyloučení na základě vnitřních podmínek a v druhém popisovaném případě (b) na základě vnějších rámců (viz Obrázek 3 vpravo). Oba popisované způsoby, kterými k dopravní exkluzi dochází, se mohou navzájem prolínat a proces reálně kontinuálně probíhat na různých hierarchických úrovních zároveň.

Koncept dopravní exkluze v sobě spojuje dva důležité aspekty: **(a) sociální** a **(b) dopravní** (schematicky naznačeno v Obrázku 2). Sociální aspekt **(a)** je zde reprezentován **sociální exkluzí**, která spočívá v reálném znevýhodnění jedince v každodenním životě (např. v přístupu na pracovní trh, ke vzdělání, zdravotní péči, službám či omezení sociálních a kulturních vztahů jedince aj.) (Kenyon et al. 2002). Jedná se o celou škálu projevů procesu sociální exkluze, které mají přímý dopad na život obyvatel. Představuje veškeré doposud diskutované projevy, dopady, dimenze či způsoby, jak k sociální exkluzi dochází. Naproti tomu dopravní aspekt **(b)** reflektuje samotnou dopravní podmíněnost sociální exkluze. Jedná se o konkrétní bariéry, které znevýhodnění způsobují či umocňují a jsou reprezentovány akcesibilitou a mobilitou (viz Obrázek 2 vlevo). **Akcesibilita** neboli dopravní dostupnost¹²⁶ v tomto kontextu poukazuje na zapojení jedince do dopravního systému. Vztaheno k území, kde jedinec žije, se pak jedná o horizontální a vertikální polohu v dopravní síti¹²⁷. Akcesibilita určuje tzv. vnější rámce dopravní exkluze, tzn., že se zde uplatňují hlediska polohové odlehlosti (exponovanosti) a dopravní (ne)dostupnosti (viz obrázek 2), jež jsou pro lokalitu dané a pro všechny její obyvatele více méně shodné. **Mobilita** naopak definuje vnitřní podmíněnost dopravního vyloučení. Představuje možnost či schopnost konkrétního jedince dopravovat se. Jedná se o naprosto individuální hledisko, jež závisí na zcela specifických (dopravních) potřebách každého jedince a jeho možnostech či schopnostech tyto potřeby naplnit. Zatímco akcesibilita určuje reálnou dosažitelnost určité lokality či konkrétního jedince, popřípadě definuje jejich dopravní podmínky ve smyslu míry zapojení do dopravního systému, mobilita popisuje možnosti každého jedince, či obyvatel určitých lokalit pohybovat se po těchto sítích a schopnosti využívat jimi definované podmínky. V případě nedostatečného zapojení do dopravní sítě (nevýhodná horizontální či vertikální dopravní poloha) se pak může jednat i o schopnost se

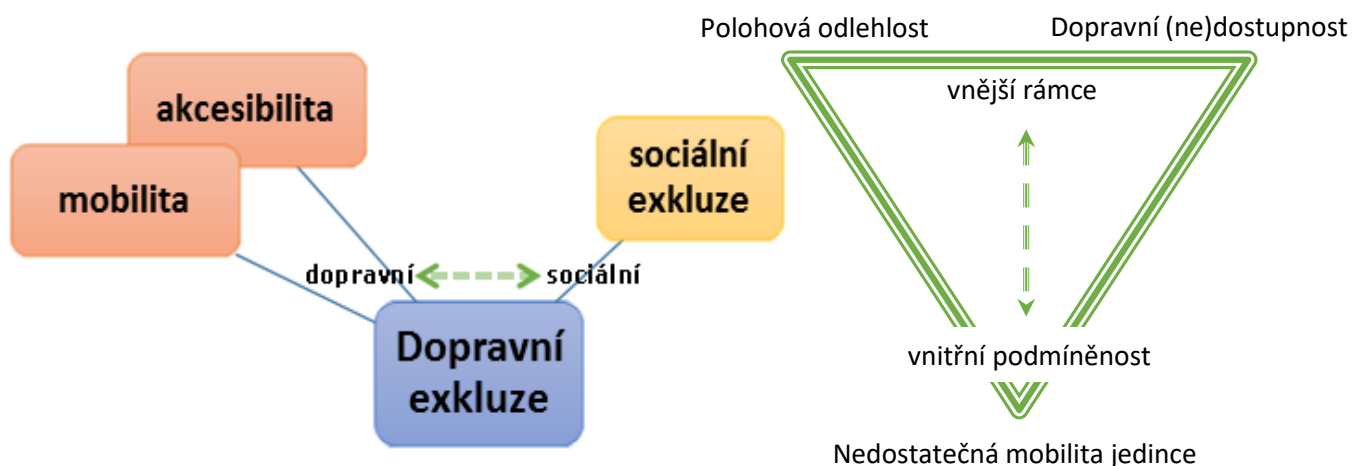
¹²⁶ Akcesibilita je definována jako možnost dosažení dané lokality z jiných lokalit, nebo možnost dosáhnout jiných lokalit z dané lokality prostřednictvím dopravní sítě (Rodrigue 2024), přičemž v rámci akcesibility působí tzv. síly přitažlivé a síly odporu (El-Geneidy, Levinson 2006). Blíže viz kapitola 2.2.2.

¹²⁷ Blíže k vertikální a horizontální poloze v dopravní síti viz Marada 2010.

s nepříznivými podmínkami vypořádat. Mobilita je tak v komplementárním vztahu vůči akcesibilitě (což rovněž uvádí např. Knowles et al. 2008).

Rozdělení na aspekty dopravní a sociální představuje zjednodušeně i rozdělení mezi příčinou (dopravní) a důsledkem/projevem (sociální). Zároveň rozdělení dopravních aspektů na **vnější rámce** a **vnitřní podmíněnosti** (viz Obrázek 2) ve své kombinaci definuje konkrétní dopravně-mobilitní podmínky každého jedince (popřípadě lokality) a schopnost naplňovat své dopravní/mobilitní potřeby. Již bylo poukázáno na skutečnost, že vnější rámce (polohová odlehlost a dopravní nedostupnost) vztahované ke konkrétní lokalitě jsou pro všechny jedince prakticky shodné a lze je označit jako vlastnost/charakteristiku daného území. Naproti tomu vnitřní podmíněnosti (mobilita jedince¹²⁸) jsou zcela individuální a vztaheny přímo ke konkrétním jedincům. Jsou tedy jejich individuální charakteristikou, nikoli charakteristikou území¹²⁹. Zároveň jsou vnější rámce v krátkodobém horizontu buď takřka neměnné, jako v případě polohové charakteristiky, nebo relativně obtížně měnitelné, jako v případě akcesibility/dopravní dostupnosti. Naproti tomu vnitřní podmíněnosti jsou na bázi konkrétních jedinců relativně jednoduše měnitelné, nicméně měnit mobilitu větších skupin osob či celé populace je výrazně obtížnější (blíže viz kapitola 5.2.).

Obrázek 2: Dopravní exkluze – dopravní a sociální aspekty; vnitřní podmíněnosti a vnější rámce



Zdroj: vlastní zpracování (Jaroš 2017)

V podobném duchu lze hledět i na faktory, které vznik dopravní exkluze potenciálně ovlivňují. Ty lze dělit na objektivní a subjektivní. Přičemž objektivní faktory potenciálně ovlivňující dopravní exkluzi definují její vnější rámce, tj. např. faktory dopravní dostupnosti či polohy a významu v sídelním systému. Naproti tomu subjektivní faktory definují rámce vnitřní, tj. faktory determinované potřebou a schopností každého jedince se dopravovat. Ve vnímání jednotlivých faktorů jako poptávky či nabídky dopravních příležitostí pak lze v místech nedostatečné nabídky dopravních příležitostí hovořit o tzv. dopravních pouštích (Jiao, Dillivan 2013; Jiao 2017). Ty vznikají právě v oblastech, kde nabídka dopravy

¹²⁸ Rovněž nazývána osobní mobilita.

¹²⁹ Přestože vlastnosti obyvatel určitých lokalit lze následně promítat na lokalitu samou (a je tak činěno i v kapitole 5 této práce), stále se jedná o vlastnosti obyvatel dané lokality, nikoli o charakteristiky lokalitě vlastní.

významným způsobem neodpovídá poptávce po ní. Nicméně neplatí, že by oblasti dopravních pouští byly zákonitě dopravně vyloučené. Pouze jsou místní obyvatelé vystaveni významně obtížnějším vnějším objektivním faktorům, nicméně je za pomoci subjektivních faktorů v podobě vysoké osobní mobility mohou i tak efektivně překonávat.

Dopravní exkluze je individuálně vnímaným procesem, a to zejména z toho důvodu, že závisí mimo jiné na specifických potřebách každého jedince. Zatímco vnější rámce jsou pro danou lokalitu zcela exaktně definovatelné, měřitelné a pro všechny její obyvatele relativně stejné a v čase relativně stabilní, tak vnitřní podmíněnosti představují individuální složku dopravní exkluze, která reprezentuje možnosti jedince naplňovat své dopravní potřeby prostřednictvím osobní mobility, přičemž jak zmíněné potřeby, tak mobilita jsou zcela individuální, subjektivně vnímané a pro každého jedince unikátní. Lokalita proto může být dopravně nedostupná, mít nevýhodnou polohu v sídelním systému i v dopravní síti, avšak neznamena to, že všichni její obyvatelé jsou zákonitě dopravně exkludováni. Ve stejném duchu definuje Lucas (2012) koncept dopravní chudoby (angl. transport poverty). Definuje jej jako průsečík sociálního a dopravního znevýhodnění, přičemž zdůrazňuje, že dopravní chudoba nemusí zákonitě vyústit v sociální vyloučení obyvatel dané lokality, a že působení na jednotlivé obyvatele lokality je selektivní.

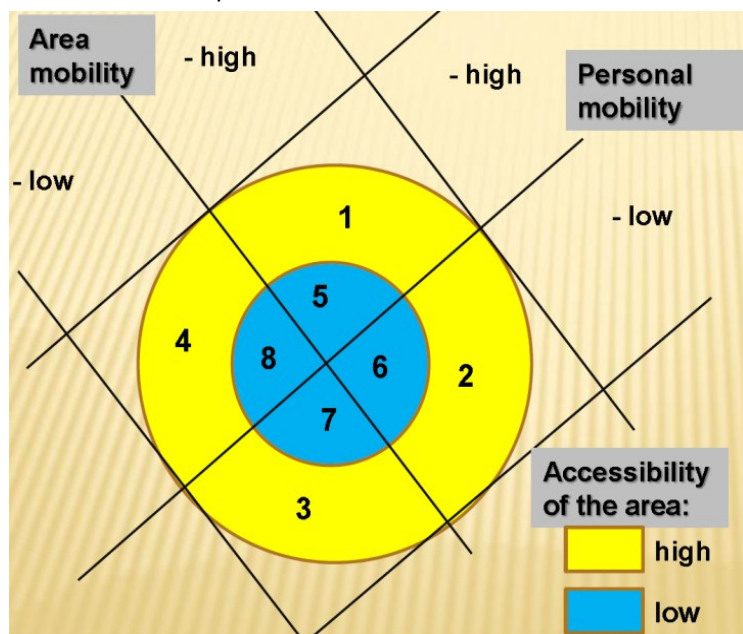
Dopravní exkluze je spíše pocitem jedince, který nemůže plně uspokojit vlastní potřeby podle svých představ v důsledku dopravního znevýhodnění než exaktně identifikovatelný jev. Je tak velmi obtížné jakýmkoliv způsobem klasifikovat, kvantifikovat či přímo měřit míru dopravního vyloučení konkrétních lokalit či přímo jejich obyvatel.

Problémem, jak dopravní exkluzi identifikovat a případně klasifikovat, se zabývali Preston a Rajé (2007), kteří na základě případových studií v Bristolu, Nottinghamu a Oxfordshire s využitím kvantitativních i kvalitativních dat vytvořili trojrozměrné socio-prostorové schéma sociální inkluze a exkluze popisující 8 typů dopravně podmíněné sociální exkluze. Z tohoto schématu vycházel Horňák (2012), který poukazuje na možnost jimi popisované typy dopravně podmíněného vyloučení vnímat i jako rozličné typy podmínek pro vnik dopravní exkluze (schematicky naznačeno v Obrázku 3). Typ exkluze je podle autorů dán unikátní vzájemnou kombinací 3 komponent, které již byly v obdobném smyslu diskutovány jako vnější rámce a vnitřní podmíněnosti dopravní exkluze. Představují tedy podstatu samotné definice dopravní exkluze. První z nich je **(a) osobní mobilita** (angl. personal mobility), jež v tomto případě představuje mobilitu jedince ve smyslu nejen možnosti, ale i potřeby přepravovat se, osobních nároků na dopravu a schopnosti je individuálně naplnit. Druhým v pořadí je pak **(b) mobilita území** (angl. area mobility), kterou lze ztotožnit s polohovou exponovaností území¹³⁰. Vysoká mobilita/exponovanost území v tomto případě značí jádrové oblasti, nízká naopak oblasti venkovské, periferní či odlehlá území. Třetím komponentem je **(c) akcesibilita území** (angl. accessibility of the area), která značí dostupnost jádrových oblastí (např. centra metropole aj.) z dané lokality (Preston, Rajé 2007). Představuje tak nabídku cestovních příležitostí a reprezentuje míru zapojení lokality do dopravního systému. Je dána jak samotnou mírou dopravní dostupnosti, tak vertikální i horizontální dopravní

¹³⁰ Blíže k exponovanosti území a jeho definice viz např. Hampl et al. 1987.

polohou, a to z pohledu jak zapojení do systému veřejné hromadné dopravy, tak individuální dopravy¹³¹.

Obrázek 3: Socio-prostorové schéma sociální inkluze a exkluze



Zdroj: Horňák in Rochovská et al. 2016; Preston, Rajé 2007

Na základě těchto tří komponent a jejich hodnot v konkrétních případech (dichotomie vysoká x nízká) můžeme rozlišit 8 typů dopravní exkluze (viz schéma na Obrázku 3). Kupříkladu v případě dopravní exkluze 1. typu se jedná o území v centrech velkých měst s vysokou nabídkou dopravních příležitostí obývanými lidmi s vysokou osobní mobilitou. Jedná se o ideální případ, kdy je potenciál vzniku dopravní exkluze v těchto územích jednoznačně nejmenší a v kontextu dopravní sukcese (definováno v kapitole 2.2.) je zde teoreticky velký potenciál dosažení dopravního klimaxu, kdy dopravní potřeby obyvatel jsou zcela saturovány. Nicméně i v takových podmínkách může v případě konkrétních jedinců k vyloučení dojít, jelikož dopravní exkluze působí selektivně a zcela individuálně. Dopravnímu klimaxu se tak tento případ alespoň nejvíce blíží. Podobně by na tom byl typ 4, který se však týká neexponovaných oblastí, což značí nutnost dopravovat se za určitým druhem služeb či aktivit, avšak v tomto případě s rozvinutými možnostmi multimodálního zapojení do dopravního systému. Naproti tomu u typu 7 se potenciál vyloučení týká zejména venkovských lokalit s nízkou nabídkou dopravních příležitostí a s obyvatelstvem, jež má takové individuální nároky na dopravu, jež nejsou schopni prostřednictvím jim dostupných nástrojů osobní mobility naplnit (viz Obrázek 3)¹³². Avšak jedná se opět o typologii vztaženou ke konkrétním lokalitám, takže rovněž v těchto oblastech mohou existovat jedinci, kteří i přes nevýhodné dopravní podmínky necítí omezení v naplňování svých dopravních/mobilitních potřeb, a tudíž je nelze považovat za postižené dopravní exkluzí. Horňák (2012) vnímá faktor osobní mobility jako klíčový v celém schématu. Podle něj lze popisovaných 8 kategorií

¹³¹ Dopravní exkluze se nemusí zákonitě týkat jen osobní dopravy, lze tento koncept aplikovat i na přepravu, zboží, surovin, výrobních faktorů, popřípadě i informací.

¹³² To pak odpovídá dopravně chudým oblastem či dopravním pouštím (Jiao, Dillivan 2013; Jiao 2017).

rozdělit právě v závislosti na osobní mobilitě na lokality méně a více ohrožené dopravní exkluzí. Schéma zároveň poukazuje na klíčové rozdíly v dopravním vyloučení v urbánním, semi-urbánním a rurálním prostoru (Preston, Rajé 2007). Celkově tak můžeme vymezit 8 typově diferencovaných kategorií území, které se vyznačují specifickými dopravními a mobilitními charakteristikami a určují tak potenciální vystavení obyvatel specifickým typům dopravní exkluze. Lze proto předpokládat, že i strategie, jak se lidé s potenciálním ohrožením konkrétním typem dopravní exkluze v různých regionech vypořádávají, budou obdobné.

Z podstaty již zmíněného lze shrnout, že dopady dopravní exkluze nejsou na všechny obyvatele lokality stejné, jelikož proces působí selektivně a jeho projevy jsou vnímány individuálně (Kenyon et al. 2002; Lucas 2012; Lucas et al. 2016b; Mackett, Thoreau 2015). Proto nelze výše zmíněné kategorie vnímat jako vymezení oblastí, jejíž obyvatelé jsou či nejsou dopravně vyloučení, avšak jako oblasti, kde je vyšší či nižší potenciál dopravního vyloučení. Výrazně se liší individuální resistance/vulnerabilita vůči projevům dopravního znevýhodnění daných lokalit, a to především v závislosti na osobní mobilitě každého jedince (Lucas et al. 2001). Míra exkluze se proto může kupříkladu v důsledku různého přístupu k automobilu měnit i v rámci jedné domácnosti (Lucas et al. 2016b). Členové domácnosti s omezenými možnostmi využívat osobního automobilu jsou proto nuceni přizpůsobovat své aktivity těm členům domácnosti, kteří automobil využívají primárně (například k dojížděcí za prací). Nejvíce jsou tak dopravní exkluzí ohroženy ty skupiny obyvatel, které mají omezené možnosti využívat individuální dopravu a jsou tudíž odkázány na spolujízdu, popřípadě na veřejnou dopravu, tj. najmě ženy, senioři, děti a mládež do 18 let či lidé se zdravotním znevýhodněním aj. (Engels, Liu 2011; Hine, Mitchell 2003; Mackett, Thoreau 2015; Shergold, Parkhurst 2012; Carpentieri et al. 2019; Porter, Turner 2019). U nich je osobní mobilita nejnižší a mají tedy sníženou schopnost svépomocí uspokojit své dopravní potřeby. S trochou nadsázky pak Kenyon zmiňuje, že

"moderní prostor je koncipován pro čtyřicetiletého zdravého muže řídícího automobil".

(Kenyon et al. 2002, s. 212)

Jak již bylo konstatováno, vnímání dopravního vyloučení přímo obyvateli konkrétních lokalit je zcela individuální. Subjektivní vnímání je ovlivněno jednak racionálními (objektivními) faktory, ale zároveň i těmi zcela iracionálními, kdy je potřeba brát v úvahu nejen reálné potřeby, ale například i preference, návyky a celkový životní styl každého jedince. Je tak naprosto běžné, že lidé žijící ve stejné lokalitě či dokonce v jedné domácnosti mohou vnímat své ohrožení dopravním vyloučením diametrálně odlišně (Lucas et al. 2016b). Proto je percepce sociální exkluze, jakožto i dopravní exkluze autonomním pocitem každého jedince, který tímto způsobem definuje sám sebe v rámci společnosti a její prostorové organizace.

V tomto kontextu představuje změna parametrů dopravní dostupnosti či osobní mobility účinný nástroj regionální politiky, který má potenciálně možnost exkluzi výrazně zmírňovat a zvýšit tak dostupnost jádrových oblastí, a tím pádem i aktivit v nich koncentrovaných, pro obyvatele periferních či marginálních oblastí. (Church et al. 2000; Nutley 1998). To jim umožní naplno využívat funkcí těchto středisek, a zvýší funkční provázanost nejen sídelního systému, ale společnosti jako celku. S tím

pochopitelně souvisí i otázka ekonomické efektivity a smysluplnosti provozovaného dopravního systému, popřípadě budované dopravní infrastruktury.

Dopravní exkluze působí na vyloučené jedince prostřednictvím bariér v přístupu k dopravě, které mohou mít rozličnou podobu (Mackett, Thoreau 2015). Jedním z faktorů, jež mohou pomoci tyto bariéry snižovat, je i virtuální mobilita, díky které dochází k výraznému zvýšení mobility zboží či služeb, což ve svém důsledku snižuje potřebu (nutnost) fyzické mobility osob (Kenyon et al. 2002, 2003). Na druhou stranu může mít tento jev i negativní efekt na lokální konvenční nabídku zboží a služeb, kterým tak klesá potenciální poptávka. Nehledě na to, že virtuální mobilita podobně jako dopravní exkluze svým selektivním působením na společnost vytváří další dimenzi sociálních nerovností v již tak marginalizovaných územích.

Faktory dopravní exkluze (objektivní i subjektivní) a její projevy významně ovlivňují život obyvatel v dané oblasti. S prohlubováním dopravního vyloučení se výrazně mění parametry dopravní dostupnosti, a to hned v několika aspektech (intenzita spojů, časová dostupnost, kvalita infrastruktury aj.). Dochází ke změně v dosažitelnosti služeb, ale i ke změně směrů, cílů, objemu a způsobu vyjížděky z dané lokality (Church et al. 2000; Hine 2008). Dopravní exkluze ve svém důsledku způsobuje specifické jevy, jež byly v předešlých kapitolách definovány, jako např. vznik dopravně chudých oblastí či dokonce dopravních pouští. Dalšími projevy může být vznik „bludného kruhu dopravní nedostupnosti“ či dopady spojené s „paradoxem dopravní obslužnosti“. Vyloučení jedinci jsou v nedostatečně dostupných oblastech, jejichž vnější rámce jim neumožňují plnohodnotné naplnění jejich dopravních potřeb, neúměrně závislí na individuální dopravě (často navíc formou spolujízdy), jako jediné možnosti zajištění své mobility.

Z výše uvedeného je zřejmé, že dopravní exkluze je aktuálním problémem hojně reflektovaným v odborné (zejména zahraniční) literatuře. Avšak doposud se badatelské úsilí zaměřovalo zejména na identifikaci těchto oblastí, analýzy jejich socioekonomické vyspělosti nebo charakteristik či vymezení souboru ukazatelů za účelem určení míry vyloučení těchto lokalit. Není však dostatečně zdůrazňováno zapojení těchto oblastí a jejich obyvatel do celospolečenského systému a struktur. Přitom právě nedostatečné zapojení do společenských procesů a systémů je podstatou omezení kontaktu s hlavním společenským proudem, a tudíž i hlavním znakem sociálního i dopravního vyloučení (Novák, Netrdová 2011; Jaroš 2017). Současně chybí konceptuální holistické uchopení s detailnějším vysvětlením a pochopením zkoumaného problému. Zároveň i přes celou řadu realizovaných výzkumů je nedostatečně reflektována geografická podstata dopravní exkluze ve smyslu podmíněnosti vyloučení týkající se konkrétních osob, žijících v konkrétním regionu definovaném konkrétními podmínkami.

V rámci konceptu sociální exkluze již není na disparity ve společnosti pohlíženo primárně jako na problém distribuce hmotných i nehmotných statků ve společnosti. Za hlavní problém je naopak považováno zapojení se do dominantních celospolečenských struktur a naplňování hodnot, jež společnost do jisté míry očekává a oceňuje. Celospolečenským cílem již není nivelace společenských disparit a nastavení všeobecně rovných podmínek. Jejím cílem je naopak vytvořit společnost, kde bude každý jedinec mít spravedlivou možnost zapojit se a seberealizovat se v rámci jejích struktur.

Obdobně je přístupováno i v případě dopravní exkluze. Není tedy nutné vytvářet dopravní systém, v rámci kterého budou všichni obyvatelé na všech územích mít stejné či standardizované dopravní podmínky. Naproti tomu je zapotřebí vytvořit takové prostředí, které umožní každému jedinci spravedlivou a dostupnou možnost naplnit své individuální dopravní potřeby. Doprava je v tomto smyslu prostředkem, který pomáhá negativní projevy sociální exkluze překonávat, avšak v případě nedostatku dopravních příležitostí může negativní projevy vyloučení ještě prohloubit.

4. Faktory ovlivňující dopravní exkluzi a klasifikace území dle typu potenciálního ohrožení – případová studie Česka

¹³³ Nerovnosti v zapojení do dopravního systému jsou přirozenou součástí každé společnosti, avšak v extrémních případech dochází v jejich důsledku k vyloučení (nebo omezení) jedinců či skupin z participace na společenském dění. Tato část práce se zabývá právě identifikací a delimitací takových území s vysokým potenciálem ohrožení místních obyvatel dopravním vyloučením. Na základě již realizovaných výzkumů zaměřených na dopravní podmíněnost sociální exkluze (např. Horňák in Rochovská et al. 2016; Preston, Rajé 2007; Stanley et al. 2011; Engels, Liu 2011; Hine, Mitchell 2003; Mackett, Thoreau 2015; Shergold, Parkhurst 2012) jsou identifikovány základní charakteristiky dopravně vyloučených oblastí, které lze na jedné straně považovat za příčiny vyloučení, avšak na straně druhé za negativní projevy tohoto procesu, které exkluzi dále prohlubují. S využitím těchto poznatků je v práci vytvořen analytický nástroj pro klasifikaci území dle potenciálu ohrožení jednotlivých regionů (přesněji jeho obyvatel) dopravní exkluzí¹³⁴. Tento nástroj pro kvantitativní analýzu je aplikován na příkladu území Česka, kde jsou klasifikována potenciálně ohrožená území včetně specifikace typu dopravní exkluze, kterému jsou místní obyvatelé vystaveni a musí tak hledat vlastní mobilní strategie, jak těmto podmínkám čelit. Výzkum je realizován na úrovni částí obcí, jakožto nejnižších statistických jednotek, pro které jsou relevantní data dostupná.

Dle definic formulovaných v kapitole 3 je dopravní exkluze složitým selektivně působícím diferenciačním procesem, v rámci něhož jedinec či skupina jedinců, kteří jsou členy dané společnosti, nemají možnost plně participovat na běžných aktivitách společnosti, k čemuž jsou ovšem jako „plnohodnotní“ členové společnosti oprávněni (Jaroš 2017). Nedosahují tak standardů zapojení do společnosti ve smyslu referenčního společenského rámce a ani se úrovni těchto standardů nemají šanci přiblížit. Příčinou tohoto omezení je (dopravní) nedostupnost či přesněji nedosažitelnost daných

¹³³ Výzkum představený v této kapitole je částečně i součástí vědeckého článku autora této práce, který v době finalizace disertační práce byl stále v recenzním řízení v odborném periodiku.

¹³⁴ Přičemž zohledňuje jednotlivé složky dopravní exkluze (polohová odlehlost, akcesibilita, mobilita obyvatel) jakožto faktory ovlivňující potenciální vystavení místních obyvatel dopravní exkluzi.

aktivit. V rámci dopravní exkluze tedy dochází k omezení či znemožnění přístupu k ve společnosti běžným aktivitám, a to na základě polohové odlehlosti, špatné dopravní dostupnosti či nedostatečné mobility jedince (např. Burchardt et al. 1999; Church et al. 2000; Levitas et al. 2007; Stanley, Stanley 2019; Lucas et al. 2016a, 2016b; Schwanen et al. 2015; Carpentieri et al. 2019).

4.1. Dopravní exkluze, možnosti její identifikace a klasifikace

Koncept dopravní exkluze se oproti tradičním přístupům k problematice dopravní dostupnosti zdrojů ve společnosti již nezabývá prostorovou diferenciací jasně měřitelné vzdáleností, časové, frekvenční nebo cenové akcesibility (např. El Geneidy, Levinson 2006; Hudeček 2008), popřípadě jejími složitějšími formami jako je kupříkladu potenciální, kumulativní či multidimenzionální dostupností (e.g. Marada et al. 2016; Rosik et al. 2017; Wisniewski et al. 2021; Spickerman et al. 2013)¹³⁵. Celou problematiku naopak vnímá komplexněji a zakotvuje ji v širším kontextu. Kromě parametrů integrace do dopravního systému definujících vertikální a horizontální polohou v dopravní síti (Marada 2010) zdůrazňuje koncept dopravní exkluze i parametry osobní mobility. Právě z důvodu zahrnutí osobní mobility je nutné podtrhnout individuální povahu celého procesu, který se týká konkrétních vylučovaných jedinců či skupin. Celkově je zapotřebí akcentovat již jednou konstatovaný fakt, že v případě dopravní exkluze, jakožto i v případě sociální exkluze se jedná spíše o jakýsi heurický koncept, jež poskytuje prostor pro diskusi o dopravních/sociálních nerovnostech nežli o jasně definovatelný a měřitelný termín (Jaroš 2017; Růžička, Toušek 2014).

Stejně tak jako kvalitní a kapacitní integrace do dopravního systému nemusí nutně vézt k rozvoji regionu a k zapojení všech jedinců do dominantních struktur a procesů v rámci dané společnosti¹³⁶, tak na druhé straně obdobně dopravní znevýhodnění ve formě nedostatečné integrace do dopravního systému nemusí zákonitě způsobit vznik dopravní exkluze. Ten totiž do velké míry závisí na zmiňované vulnerabilitě každého jedince a jeho osobních dispozicích se se svou případně nevýhodnou pozicí vypořádat. V případě dopravní exkluze se nejedná o exaktně identifikovatelný jev/proces¹³⁷. Z toho důvodu lze jen velmi obtížně hledat způsoby, jak klasifikovat, kvantifikovat či přímo měřit míru dopravního vyloučení. V tomto směru rovněž neexistují faktory, jež by byly pro vznik dopravní exkluze dostačující či dokonce nezbytné. Lze tedy hovořit o faktorech potenciálně ovlivňujících dopravní exkluzi, které mohou mít rozmanitý charakter (viz např. Alexis 2020). V tomto ohledu se v rámci dopravní exkluze projevuje celá škála faktorů ovlivňujících sociální exkluzi obecně, tj., ekonomické, sociální, kulturní, politické, technologické, fyzickogeografické a jiné, jejichž negativní dopady se

¹³⁵ Blíže představeny v kapitole 2.2.2.

¹³⁶ V tomto smyslu je kvalitní a kapacitní integrace do dopravního systému v jeho nejširším pojetí vnímána jako nezbytná, nikoli dostačující podmínka pro rozvoj dané lokality či plnohodnotné zapojení jedinců do společnosti.

¹³⁷ Jedná se spíše o autonomní pocit jedince, který nemůže plně uspokojit vlastní potřeby podle svých představ, a to v důsledku dopravního znevýhodnění.

projevují zejména nemožností naplnění potřeb z důvodu prostorové odlehlosti, obtížné dostupnosti či nedostatečné mobility subjektivně vztažené ke konkrétnímu jedinci (Jaroš 2017, Kenyon et al. 2002).

Objektem dopravního vyloučení není daná lokalita či region, jak tomu běžné v dopravně-geografických výzkumech bývá, nýbrž konkrétní jedinec/jedinci, tj. obyvatelé dané lokality či osoby, které se v území pohybují, popřípadě k ní mají jiný vztah. Charakteristiky konkrétní lokality představují vnější rámce dopravní exkluze definované v kapitole 3 (blíže Jaroš 2017). Ty jsou pro všechny obyvatele území shodné a do velké míry jsou tyto charakteristiky jednoduše popsateľné kvantitativními ukazateli¹³⁸. V případě nepříznivých hodnot ukazatelů můžeme tedy hovořit o územích dopravně znevýhodněných či dopravně indiferentních (Švec, Kraft 2006), popřípadě pak o dopravně chudých oblastech či dopravních pouštích (Jiao 2017). Avšak jak již bylo zmíněno, dopravní exkluze je subjektivně vnímaný selektivní proces, který se váže ke konkrétním jedincům, jež mají rozdílné možnosti a schopnosti se s konkrétními podmínkami danými vnějšími rámci vypořádat a čelit jim. Tato rozdílná vulnerabilita jedinců stanovuje vnitřní podmíněnosti dopravní exkluze, jež lze popsat jako schopnost jedince sám naplnit v daných podmínkách své dopravní potřeby. Ve výzkumech je tento parametr popisována jako osobní mobilitou či angl. transport affordability (Preston, Rajé 2007; Lucas et al. 2016a, 2016b). Zatímco vnější rámce dopravní exkluze jsou definovány objektivními faktory, vnitřní podmíněnosti jsou určeny subjektivními faktory. U jednotlivých osob žijících či pohybujících se v daném území se uplatňují subjektivní faktory pochopitelně zcela rozličně¹³⁹. V důsledku rozdílných možností naplňovat své dopravní potřeby mohou existovat i takové dopravně znevýhodněné oblasti, jejichž obyvatelé se nemusí zákonitě cítit sociálně vyloučení či alespoň ne všichni, a naopak oblasti s relativně dobrou dopravní dostupností, avšak s obyvateli (či konkrétními jedinci), kteří nejsou schopni ani těchto výhodných podmínek k zajištění svých potřeb dopravovat se efektivně využívat.

Samotný fenomén dopravní exkluze je velmi těžko měřitelný či klasifikovatelný, a to zejména vzhledem k jeho individuálnímu vnímání (subjektivním faktorům), jež má charakter pocitu. Je však možné definovat vnější rámce a vnitřní podmíněnosti právě díky identifikaci konkrétních subjektivních a objektivních faktorů, jež ke vzniku tohoto fenoménu vedou. V rámci realizované studie tak není sledována samotná dopravní exkluze, ale podmínky definující potenciál jejího vzniku a působení. Zaměřuje se tak na definici potenciálu dopravního vyloučení v Česku.

4.2. Metodika zpracování

Výzkum se zaměřuje na sledování 3 jevů, které potenciál dopravního vyloučení definují: poloha v sídelním systému (exponovanost území), akcesibilita a mobilita obyvatel (osobní mobilita). Ty vycházejí z výzkumu Preston a Rajé (2007), kteří na základě svých případových studií s využitím těchto 3 parametrů vytvořili trojrozměrné socio-prostorové schéma sociální inkluze a exkluze (viz Obrázek 3 v kapitole 3). Každý z těchto parametrů v konkrétní lokalitě nabývá dichotomních hodnot

¹³⁸ Možnosti přístupů k identifikaci a měření vnějších rámců sociální exkluze jsou uvedeny v kapitolách 2.2.1. a 2.2.2.

¹³⁹ Jak bylo diskutováno v kapitole 3. často se liší i v rámci jedné domácnosti např. v důsledku rozdílného přístupu členů domácnosti k osobnímu automobilu (blíže např. Lucas et al. 2016a, 2016b; Porter, Turner 2019)

„vysoká x nízká“, přičemž významově odpovídá zapojení či nezapojení do celospolečenského systému a souladu s jeho běžnými standardy. Cílem je v tomto smyslu odlišit míru zapojení do společnosti, kterou lze považovat za standard či se tomuto standartu blíží, a naproti tomu lokality či přesněji jedince v nich žijící, kteří za tímto standardem výrazně zaostávají. Lokalit či osob, které nedosahují celospolečenských standardů v přístupu k běžným aktivitám, a tudíž jsou v konkrétním hodnoceném ukazateli klasifikovány jako „nízká“, je z logiky věci výrazně méně než těch, kteří standardů dosahují. Standard v tomto směru neznamena průměrné hodnoty, ale jakousi míru zapojení, kterou lze ve společnosti považovat za běžnou. Zároveň samotnou hranicí mezi osobami/lokalitami považovanými za zapojené do systému a těmi, jež stojí na jeho okraji či zcela mimo něj nelze s tímto standardem ztotožňovat. I osoby či lokality s mírně nižším zapojením do společenských procesů a struktur, než je běžné lze přesto vnímat jako zapojené do společnosti. Jejich životní podmínky se standartu blíží a jejich hodnotové systémy jsou v souladu se společností. Přestože standartu nedosahují, jsou v kontaktu s jeho rámcem. Sice s obtížemi, popřípadě s uskromněním, i tak jsou stále schopni zajistit své bazální potřeby. Naopak ti (osoby či lokality), kteří jsou společenským standardům v jednotlivých parametrech výrazně vzdáleni, jsou vystaveni hrozbě sociálního vyloučení podmíněné nedostatečným zapojením do dopravního systému.

Výsledkem specifické kombinace jednotlivých sledovaných parametrů v konkrétních lokalitách je 8 typů dopravně podmíněné sociální exkluze (viz Obrázek 3, kapitola 2.2.2.). Ty lze vnímat jako určité typy vystavení dopravní exkluzi, přičemž každý z 8 typů má specifické podmínky a vyžaduje tedy specifický přístup a strategie řešení. Právě klasifikace území podle těchto typů potenciálního dopravního vyloučení je ve výzkumu realizována. Jednotlivé typy nejsou hierarchicky členěné a nejedná se ani o stádia, kterými by regiony v rámci svého vývoje procházely. Zároveň ani neindikují míru rizika či pravděpodobnost, že k vyloučení obyvatel v dané lokalitě dojde. Jednotlivé parametry totiž poukazují na množství možností k zapojení se do celospolečenských procesů, přičemž při inkluzi jedince čili zajištění jeho mobilitních potřeb je dostačující toliko jedna možnost, pokud se jejím prostřednictvím jedinec dokáže plně a efektivně začlenit do společnosti, tj. pokud mu zajistí dostupnost ve společnosti běžných aktivit dle jeho potřeb.

Prvním ze zkoumaných parametrů je poloha v sídelním systému reprezentovaná **(a) exponovaností území**¹⁴⁰ (angl. geographic potential). Jedná se o základní prvek určujícím polohové podmínky dané lokality ve smyslu jádrové či periferní funkce v sídelním systému. Do velké míry tím v podstatě definuje potřebu/nutnost obyvatel k zajištění svých potřeb cestovat. Neexponovanost území indikuje vysokou závislost na dopravě (individuální i hromadné) využívané za účelem naplnění potřeb každého jedince. Jádrové oblasti jsou specifické vysokou koncentrací aktivit (pracovní příležitosti, služby, sociální kontakty) indikující nižší potřebu dopravovat se na větší vzdálenosti. Vysoká exponovanost značí jádrové (exponované) oblasti, nízká naopak oblasti venkovské či periferní (neexponované). Jedná se o objektivní faktor podmiňující vznik dopravní exkluze, jenž definuje její vnější rámeček (blíže viz kapitola 3).

¹⁴⁰ Preston, Rajé (2007) ji nazývají mobilita území (angl. area mobility).

Charakteristika každé lokality definovaná exponovaností její polohy je do velké míry daná a v krátkodobém horizontu relativně neměnná. Ostatní charakteristiky (tj. akcesibilita a osobní mobilita) pak určují vulnerabilitu obyvatel a jejich možnosti, jak se s nepříznivými podmínkami definovanými faktorem „neexponovanosti“ vypořádat.

Pro určení míry exponovanosti byly v rámci tohoto výzkumu definovány jádrové oblasti osídlení Česka. Za jádro jsou považována všechna města, která jsou dle socioekonomické regionalizace (Hampl, Marada 2015) na základě meziobecních dojížděkových interakcí¹⁴¹ považována za centra alespoň sub-regionálního významu. Jedná se o 153 měst, přičemž nejmenší z nich má samo o sobě více než 4 tis. obyvatel. Okolo těchto měst byly vytvářeny tzv. areály maximálního zalidnění (metoda viz Korčák 1966). Jedná se o metodu, která modeluje kolem jádrových oblastí taková území, jejichž hustota zalidnění dosahuje (ideálně) přesně předem stanovené hodnoty (v tomto případě 750 obyvatel/km²)¹⁴². Kritická hodnota hustoty zalidnění byla stanovena na základě citlivostní analýzy ověřující projevy rozličných nastavení parametru v sídelním systému¹⁴³. Výstupy jiných variant však neodpovídaly účelu studie, tj. identifikovat jádrové oblasti se svým blízkým zázemím, jelikož zahrnovala buď povětšinou jen samotné jádrové obce, nebo vymezené oblasti zasahovaly i sídla širokého zázemí či periferií, která již zcela očividně nemají v sídelním systému jádrové funkce. Kritické hodnoty 750 obyvatel/km² tak dosahují pouze největší sídla a sídelní aglomerace¹⁴⁴. Takto stanovená hodnota zajistí, že do jádrových území budou zahrnuta pouze ta území, která jsou urbanisticky úzce napojena na dříve definovaných 153 sídelních center (viz Hampl, Marada 2015).

Výpočet je modelován tak, aby vždy byla vypočítána nejuvhodnější varianta pro maximalizaci velikosti vymezeného území a zároveň je koncipován tak, aby zachovával celistvost vymezených regionů (bez vzniku enkláv či exkláv¹⁴⁵). Spadá-li konkrétní lokalita mezi vymezené areály maximálního zalidnění je její exponovanost považována za vysokou. Naopak nespadá-li do vymezených jádrových oblastí, jedná se o venkovskou, periferní či jinak polohově znevýhodněnou oblast s mírou exponovanosti definovanou jako nízkou.

Druhou ze zkoumaných komponent je **(b) akcesibilita území** (angl. accessibility of the area). Jedná se o dosažitelnost jádrových oblastí z dané lokality prostřednictvím dopravního systému (Preston, Rajé 2007). Akcesibilitu území lze chápat jako nabídku cestovních příležitostí nebo přesněji míru zapojení lokality do dopravního systému. Právě doprava je prostředek, jenž umožňuje zapojit se do celospolečenských struktur a využívat ve společnosti běžné aktivity. Možnosti obyvatel k zapojení se do společnosti jsou determinována jak samotnou dopravní dostupností lokality (horizontální dopravní

¹⁴¹ Vycházející z údajů ze SLDB 2011 o meziobecní dojížděce za prací a za školou.

¹⁴² V případech, kdy analyzované jednotky obcí i přesto, že nepatří mezi centra sub-regionálního významu, dosahují hustoty zalidnění větší než 750 obyvatel/km², jsou ve výzkumu rovněž považovány za jádrové oblasti.

¹⁴³ Rovněž byly testovány hodnoty 500 obyvatel/km² či 1000 obyvatel/km².

¹⁴⁴ Kritická hodnota představuje přibližně 5,5ti násobek průměrné hustoty zalidnění v celé ČR.

¹⁴⁵ I přes takto stanovené pravidlo ke vzniku exkláv a enkláv ve výsledných jádrových regionech došlo. Nicméně vznik exkláv či enkláv je podmíněn faktem, že samy analyzované administrativní jednotky obcí nejsou celistvé a obsahují exklávy či enklávy.

poloha), tak i hierarchickým postavením lokality (vertikální dopravní poloha) v dopravní síti (Jaroš 2017; Marada 2006).

Akcesibilita území představuje na jedné straně prostředek pro překonání sociálního vyloučení, jelikož díky vysoké akcesibilitě mohou být i území v neexponované poloze do systému kvalitně zapojeny. Avšak na straně druhé její nedostatek může sociální exkluzi ještě více prohlubovat. Dopravní dostupnost území je charakteristika vztahující se k obyvatelům konkrétní lokality, kterým definuje vnější podmínky čili objektivní faktory, jež jsou relativně stále (v krátkodobém pohledu) pro všechny obyvatele dané lokality, nikoli však zcela neměnné.

Ve výzkumu je akcesibilita definována jako míra příležitostí k uskutečnění cest hromadnou dopravou (mezisídelního charakteru). Na základě dat z jízdních řádů tak byl vypočten celkový počet dopravních spojů, které z dané části obce v běžný pracovní den vyjíždějí. Za kritickou hodnotu značící dostatečné zapojení do dominantních struktur ve společnosti bylo zvoleno 12 vyjíždějících spojů denně, což povětšinou odpovídá 6 párům obousměrných (zpátečních) spojů¹⁴⁶. Kritická hodnota byla stanovena na základě rozdělení hodnot jako dvou třetin mediánu (18 spojení). Lokality s 11 a méně vyjíždějícími spoji denně mají nestandardně problematickou dostupnost, a tudíž i nestandardně nízké zapojení do dopravního systému. Občané těchto území tak mohou mít omezené možnosti zapojit se do společnosti prostřednictvím dopravy.

Třetím sledovaným parametrem je **(c) osobní mobilita** (angl. personal mobility). Ta představuje mobilitu jedince ve smyslu nejen možnosti či schopnosti přepravovat se, ale i ve smyslu jeho osobních nároků na dopravu. Všechny tyto aspekty – schopnost/možnost a potřeba přepravovat se – jsou zcela individuální a jsou ovlivněny mnoha faktory, přičemž poloha lokality je jen jedním z nich. Jak již bylo diskutováno, významně se mění v průběhu života každého jedince a zpravidla i u členů jedné domácnosti se významně liší jak potřeba, tak schopnost/možnost se dopravovat. Tento parametr tedy představuje jakousi samostatnost každého jedince v naplňování svých individuálních nároků na dopravu čili schopnost/možnost/potřebu sám se dopravovat.

Zatímco předešlé dva parametry (exponovanost území a akcesibilita území) jsou pro konkrétní lokalitu dané a obecně platí pro celou její populaci, osobní mobilita má individuální charakter a váže se na konkrétní osoby. Jedná se o vnitřní podmíněnost dopravní exkluze a představuje vulnerabilitu každého jedince vůči projevům vyloučení. Faktory ovlivňující vznik dopravní exkluze ve smyslu nedostatečné mobility jedince jsou subjektivní a působí zcela individuálně na každého jedince. Lze konstatovat, že osobní mobilita reaguje na podmínky stanovené vnějšími rámci (tj. exponovanost a akcesibilitu). V případě nevýhodných podmínek definovaných vnějšími rámci, je pro jedince žijící v odlehlých oblastech nedostatečně zapojených do dopravního systému jedinou možností naplnit své potřeby prostřednictvím navýšení své osobní mobility, což znamená pro jedince určitou náročnost (finanční,

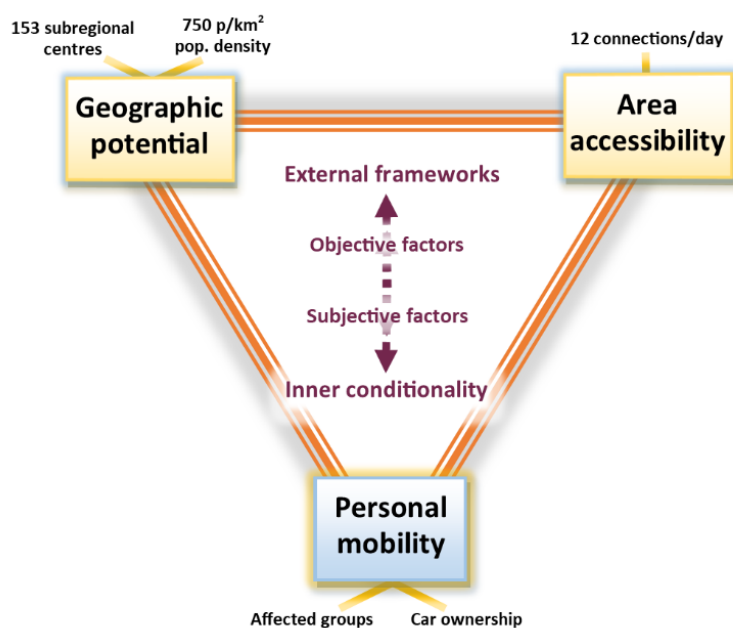
¹⁴⁶ To ovšem není pravidlem. V rámci systémů veřejné dopravy Česka existuje celá řada linek okružního charakteru, které obsluhují danou obec či sídlo vždy ve stejném směru. V takovém případě je tedy rovněž rozhodující celkový počet spojů vyjíždějících z daného sídla (kritická hodnota 12 spojů).

časovou, organizační, administrativní aj.). Nutnost zvýšení osobní mobility povětšinou značí závislost jedince na individuální dopravě.

Ve vztahu k lokalitě je osobní mobilita reprezentována charakteristikami obyvatel, které indikují vyšší riziko vzniku sociálního či dopravního vyloučení. Stejně tak je i definována v tomto výzkumu. Parametr osobní mobility je reprezentován agregovaným indexem, který v sobě zohledňuje podíl skupin občanů, kteří jsou nejvíce ohroženi dopravní exkluzí (děti do 15 let, studenti, osoby nad 65 let, osoby soustavně pečující o děti předškolního věku, nezaměstnané osoby). Agregovaný index zároveň zohledňuje i přístup k individuální dopravě, konkrétně pak vlastnictví osobního automobilu (tj. podíl občanů vlastnících automobil). To představuje jak zranitelnost konkrétních osob, tak i jejich schopnost individuálně se dopravovat a tím řešit a čelit potenciálnímu problému nedostupnosti společenských aktivit v dané lokalitě. Oba sledované jevy (nejvíce ohrožené skupiny a vlastnictví automobilu) jakožto části indexu jsou v protichůdné pozici. Ve svém důsledku jsou tedy zranitelnost místních obyvatel a jejich vulnerabilita navzájem porovnávány. Zvyšující se podíl vlastnictví automobilu osobní mobilitu zvyšuje, zatímco vyšší podíl ohrožených skupin osobní mobilitu snižuje a naopak.

Výsledný index má relativně symetrické rozložení četnosti hodnot, proto byla kritická hranice stanovena pomocí odchylky od průměrné hodnoty (směrodatná odchylka). V souladu s definicí dopravní exkluze byla kritická hodnota indexu nastavena tak, aby územní jednotky s hodnotami pohybující se okolo průměru, byly považovány za lokality odpovídající celospolečenským standardům. Těm byla přidělena hodnota osobní mobility „vysoká“. Naopak nízkou osobní mobilitu lze identifikovat u těch územních jednotek, jejichž struktura obyvatelstva je výrazně odlišná od podmínek, které jsou ve společnosti standardní (obsahuje větší podíl zranitelných skupin) a zároveň méně obyvatel má přístup k osobnímu automobilu, než je standardem. Takto zvolená kritická hodnota zaručuje, že průměrná i mediánová hodnota jsou nad stanovenou hranicí, tj. nad minimálním standardem

Obrázek 4: Výzkumné schéma klasifikace území Česka dle potenciálu dopravní exkluze



Zdroj: vlastní zpracování (součást dosud nepublikovaného rukopisu)

Výzkumné schéma shrnuté na Obrázku 4 ukazuje pracovní postup klasifikační typologie sestávající se z kombinace 3 parametrů a konkrétních ukazatelů, které je reprezentují.

Faktorům exponovanosti a akcesibility se tradičně věnují dopravně geografické výzkumy, avšak osobní mobilita v tomto pojetí se projevuje až v při studiu dopravní podmíněnosti sociální exkluze. Osobní mobilita ve smyslu schopnosti a potřeby dopravovat se je tak podstatou rozdílu konceptu dopravní exkluze oproti tradičnímu vnímání dopravní dostupnosti.

Jak již bylo konstatováno, za pomoci kombinace 3 zmíněných parametrů lze definovat celkem 8 typů/stupňů dopravní exkluze, přesněji řečeno převažující potenciál k jejímu vzniku v dané lokalitě (viz obrázek 3, kapitola 3.). Je zřejmé, že typ označený číslovkou 1 představuje zcela ideální podmínky (vysoká exponovanost území, vysoká akcesibilita území a vysoká mobilita obyvatel) a mělo by být cílem všech zkoumaných lokalit tohoto stavu dosáhnout. Typ 1 můžeme připodobnit ke stádiu dopravního klimaxu (ve smyslu procesu sukcese dopravních příležitostí). Dosažení takového stavu by mělo být cílem (v realitě prakticky nedosažitelným) všech regionů pro zajištění jejich maximálního zapojení do společnosti. V těchto územích jsou příčiny vzniku dopravního vyloučení minimalizovány a pro občany daných lokalit existují efektivní nástroje, jak dopravní exkluzi čelit, popřípadě nedopustit její vznik. Lze očekávat, že typu 1 budou dosahovat oblasti velkých měst a jejich nejbližšího okolí s vysokou nabídkou dopravních příležitostí obývaných jedinci s vysokou osobní mobilitou. To ovšem neznamená, že by v dané lokalitě dopravní exkluze neexistovala vůbec, i tak se může u konkrétních jedinců (na základě jejich individuálních podmínek) projevit. Opakem je pak typ, jenž je ve schématu označen 7 (viz Obrázek 3, kapitola 3.). Obyvatelé těchto lokalit mají všechny sledované parametry uplatněny v nedostatečné míře na to, aby jim obecně umožnily adekvátní zapojení do společnosti. Tato charakteristika se týká zejména venkovských a extrémně periferních lokalit s nízkou nabídkou dopravních příležitostí a s obyvatelstvem, jež má takové individuální nároky na dopravu, které není schopno prostřednictvím osobní mobility naplnit. Ani v tomto případě se však vyloučení zpravidla netýká všech obyvatel dané lokality. Jak již bylo konstatováno, dopravní exkluze působí na občany konkrétních lokalit selektivně a jejich projevy jsou vnímány zcela individuálně (Kenyon et al. 2002; Lucas 2012; Mackett, Thoreau 2015; Jaroš 2017).

U popisovaných typů území se rovněž projevuje i již dříve definovaný „paradox dopravní obslužnosti“ (Nutley 1998; viz kapitola 2.2.2.). Jádrové oblasti státu, které kromě své rezidenční funkce rovněž nabízejí i významné pracovní příležitosti a obslužné funkce pro své zázemí, mají zároveň největší nabídku dopravních příležitostí. Naopak v periferních oblastech s omezeným množstvím pracovních příležitostí či nabídky služeb je i nabídka dopravních příležitostí omezená¹⁴⁷. Paradoxně je tak nabídka dopravních příležitostí nejnižší právě tam, kde je jí nejvíce zapotřebí k dosažení společenského standardu. Tento efekt se projevuje i v automobilizaci (součást osobní mobility), která na tento paradox (ne)dostupnosti recipročně reaguje. V periferních oblastech s vysokou potřebou dopravovat se je automobilizace často vyšší i než v jádrových oblastech (Marada, Květoň 2010).

¹⁴⁷ Paradoxem tak je, že v místech, kde je dopravní nabídka významná je naopak relativní potřeba dopravovat se nízká, jelikož občané mají možnost mnoho pro ně potřebných aktivit realizovat v okolí svého bydliště. Naopak v případě lokalit s vysokou závislostí na dopravě (periferní oblasti) je paradoxně i nabídka dopravy nejnižší.

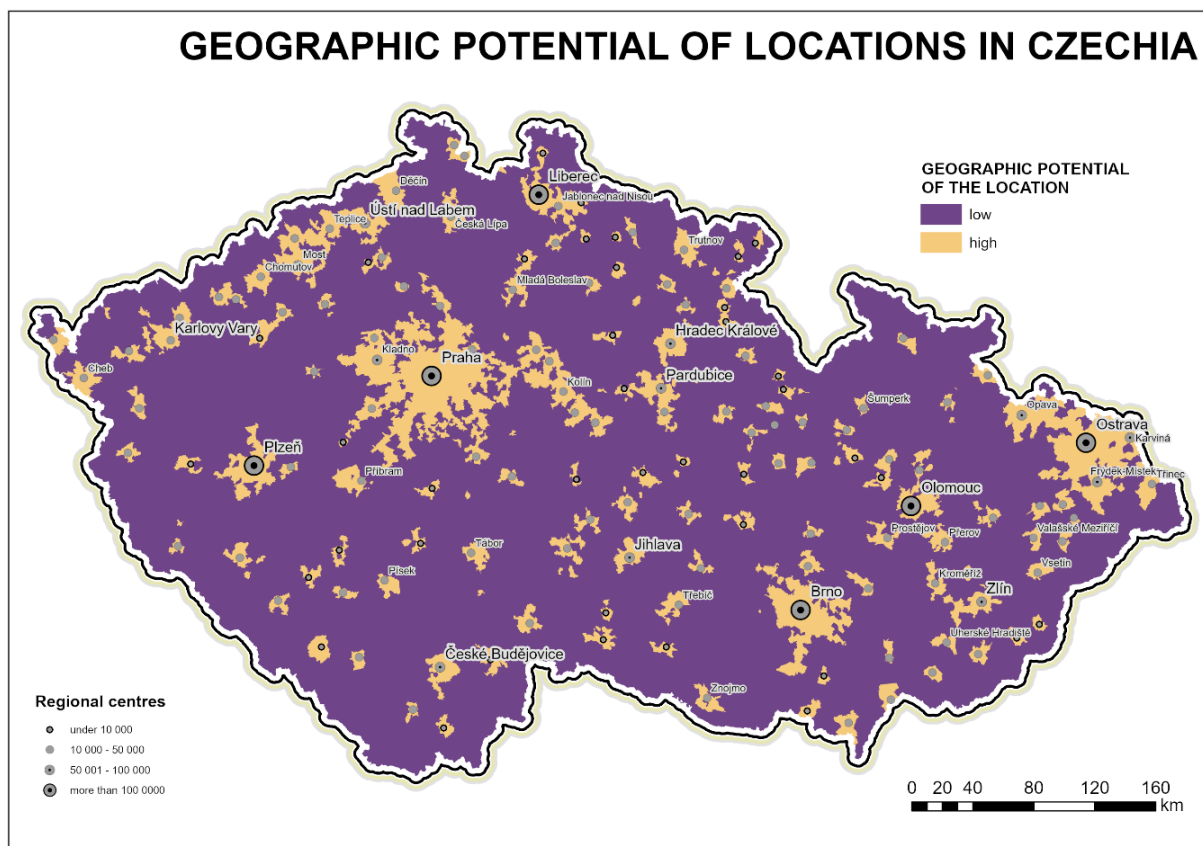
V realizované studii je klasifikováno území Česka na úrovni 15 070 částí obcí, jež jsou rozděleny do 8 typově diferencovaných kategorií se specifickými dopravními a mobilitními charakteristikami určujícími potenciál/riziko vystavení obyvatel specifickým typům dopravní exkluze (Jaroš 2017). Hodnocené územní jednotky zahrnují rovněž i 4 vojenské újezdy. Ty patří svou rozlohou k největším územním jednotkám, které však nemají žádné obyvatele. Parametry v těchto oblastech tak budou v každém z hodnocených aspektů vycházet negativně. Budou tedy spadat do kategorie 7 jakožto dopravně zcela indiferentní území.

4.3. Výsledky

Na základě výše stanovených metodických postupů jsou hodnoceny 3 parametry definující potenciál vzniku dopravní exkluze v dané lokalitě. Tyto parametry jsou posuzovány jak individuálně, tak v následné kombinaci ukazatelů definují výsledný typ dopravního vyloučení, kterému jsou místní obyvatelé potenciálně vystaveni. Výsledky jsou následně kartograficky vizualizovány a zobrazeny v mapách 10, 11, 12 a 13).

Exponovanost území

Mapa 10: Exponovanost území (polohový potenciál)



Zdroj: vlastní zpracování (součást dosud nepublikovaného rukopisu)

V případě exponovanosti území se jako jádrové oblasti Česka jasně ukazují rozsáhlejší suburbánní zóny v okolí hlavních center osídlení státu, tj. Prahy, Brna a Ostravy. Tyto oblasti zahrnují území silně spjaté intenzivními vazbami významně orientovanými na tato 3 největší města. U dalších významných center mezoregionálního řádu jako je Plzeň, Liberec, Olomouc či Pardubice se jádrové regiony vytváří rovněž relativně významné co se územního rozsahu týče. V případě Pardubic a Liberce je jejich velká rozloha dána zejména propojením regionů s významnými centry vyšší mikroregionální úrovně (Chrudim, resp. Jablonec nad Nisou). V případech ostatních center mezoregionálního či nižšího mezoregionálního řádu jako České Budějovice, Hradec Králové¹⁴⁸, Zlín, Karlovy Vary, Mladá Boleslav, Jihlava a další, patří do jádrové oblasti vždy samotné centrum s blízkým okolím, které zpravidla tvoří s jádrem téměř kompaktní urbanistické celky¹⁴⁹.

Vzhledem k požadavku hustoty zalidnění 750 obyv./km², která je téměř šestinásobná oproti průměrné hustotě zalidnění Česka, došlo při vymezování k efektu, kdy rozsáhlé průmyslové oblasti na severozápadě státu byly částečně fragmentovány na menší území soustředěná okolo hlavních center regionu. Jednalo se zejména o oblast Podkrušnohoří (prakticky od Chebu až po Děčín). Nicméně i v této specifické oblasti rovněž vzniká jeden významný shluk center mezoregionálního a vyššího mikroregionálního významu – Ústí nad Labem, Most, Teplice, Litvínov). Podobně jako v Podkrušnohoří jsou fragmentovány urbanizované oblasti Zlínského kraje. Samostatná jádrová území vytváří v oblasti střední Moravy města Olomouc, Přerov a Prostějov.

Toto vymezení, a to včetně výstupů z dalších alternativních nastavení kritické hodnoty hustoty zalidnění, poukazují na určitá specifika a zákonitosti modelace jádrových oblastí a na charakteristiky uspořádání hlavních sídelní útvarů státu. Lze jasně identifikovat jádrové oblasti státu (aglomerace), které mají monocentrický charakter. Jedná se o Prahu, Brno, Plzeň, České Budějovice, Jihlavu či Mladou Boleslav. Vedle toho lze vymezit i polycentrické (vícejaderné) aglomerace, popř. konurbace, do kterých je možné řadit Ostravskou, Ústeckou (Podkrušnohorskou), Libereckou, Zlínskou či Karlovarskou aglomeraci. Zde je nutné zdůraznit, že některé z těchto aglomerací mají zcela jasně definované hlavní jádro, jako je tomu u Ostravské, popřípadě Zlínské a částečně i Liberecké aglomerace, na jejichž jádra jsou vazby v regionu zcela primárně orientovány. Naproti tomu v Ústecké, Karlovarské a částečně i v Liberecké aglomeraci je možné identifikovat hlavní (největší) centrum oblasti, avšak ostatní velká sídla jsou vůči němu do velké míry v konkurenčním postavení. V neposlední řadě je nutné zmínit dva specifické typy aglomerací, tj. Východočeskou (Hradec Králové, Pardubice) a Středomoravskou (Olomouc, Přerov, Prostějov). Jedná se o velmi silná centra, která však nejsou jako v případech ostatních polycentrických aglomerací provázány navzájem se prolínajícími suburbánními zónami s vysokou hustotou zalidnění, které by tato města propojovala. Naopak, ačkoli si jsou tato velká města polohově velmi blízká, mezilehlé prostory mezi nimi mají spíše venkovský charakter osídlení s nižší

¹⁴⁸ Výrazně menší region Hradce Králové oproti konkurenčním Pardubicím je dán zejména zahrnutím Chrudimska do Pardubického regionu. Přestože leží Chrudim v podobné vzdálenosti od Pardubic jako výrazně větší Hradec Králové mezilehlé prostory jsou více urbanizované směrem na Chrudimsko. Z toho důvodu výpočtový algoritmus preferuje spojení Pardubic s Chrudimí, a nikoli spojení dvou krajských měst, které by požadované hodnoty hustoty zalidnění nedosáhlo.

¹⁴⁹ Povětšinou s přímo propojeným intravilánem.

hustotou zalidnění. Města tak stojí spíše izolovaně a v konkurenčním postavení, než aby tvořila jednotný urbánní prostor. Tato skutečnost se v realizované studii jasně potvrdila.

U menších center mikroregionálního, popřípadě nižšího významu (submikroregionálního) představují jádrovou oblast povětšinou jen samotná centra doplněná několika nejbližšími sídly v okolí. Takto vymezené jádrové a venkovské/periferní oblasti státu reflektují sídelní strukturu státu a jsou zcela v souladu s trendy, jež ve svých výstupech identifikovali další autoři při vymezování jádrových nebo periferních oblastí (Musil, Müller 2008; Körner, Müller et al. 2017; Hampl 2005; Hampl, Marada 2015; Halás et al. 2014; Jeřábek et al. 2021 a řada dalších). Venkovské/periferní oblasti v rámci sídelního systému vytváří rozsáhlejší územní plochy zejména v oblastech vnitřní i vnější periferie. Jmenovitě najmě tzv. oblast čtyřmezí při hranici Karlovarského, Plzeňského Ústeckého a Středočeského kraje, dále oblast pohoří Brd, Chřib, Kokořínska, jihovýchodní části Plzeňska, centrální část Jihočeského kraje či hraniční oblasti Kraje Vysočina (podél celé hranice) a rovněž pohraniční pohoří zejména Český les, Šumava, Novohradské hory či oblasti Hrubého i Nízkého Jeseníku. Toto vymezení přibližně odpovídá oblastem s problematickou dostupností veřejných služeb vymezeným v Mapě 7 (kapitola 2.2.2.).

Jako jádrové oblasti státu bylo identifikováno 2 523 územních jednotek částí obcí (z celkového počtu 15 070), ve kterých je koncentrováno více než 65 % obyvatel celého státu. Naopak zbylých 12 547 částí obcí lze považovat za venkovské a periferní oblasti s rozptýleným osídlením. Přestože zabírají přibližně pětinásobnou plochu, jsou obývány přibližně jen třetinou populace státu.

Akcesibilita území – dopravní dostupnost

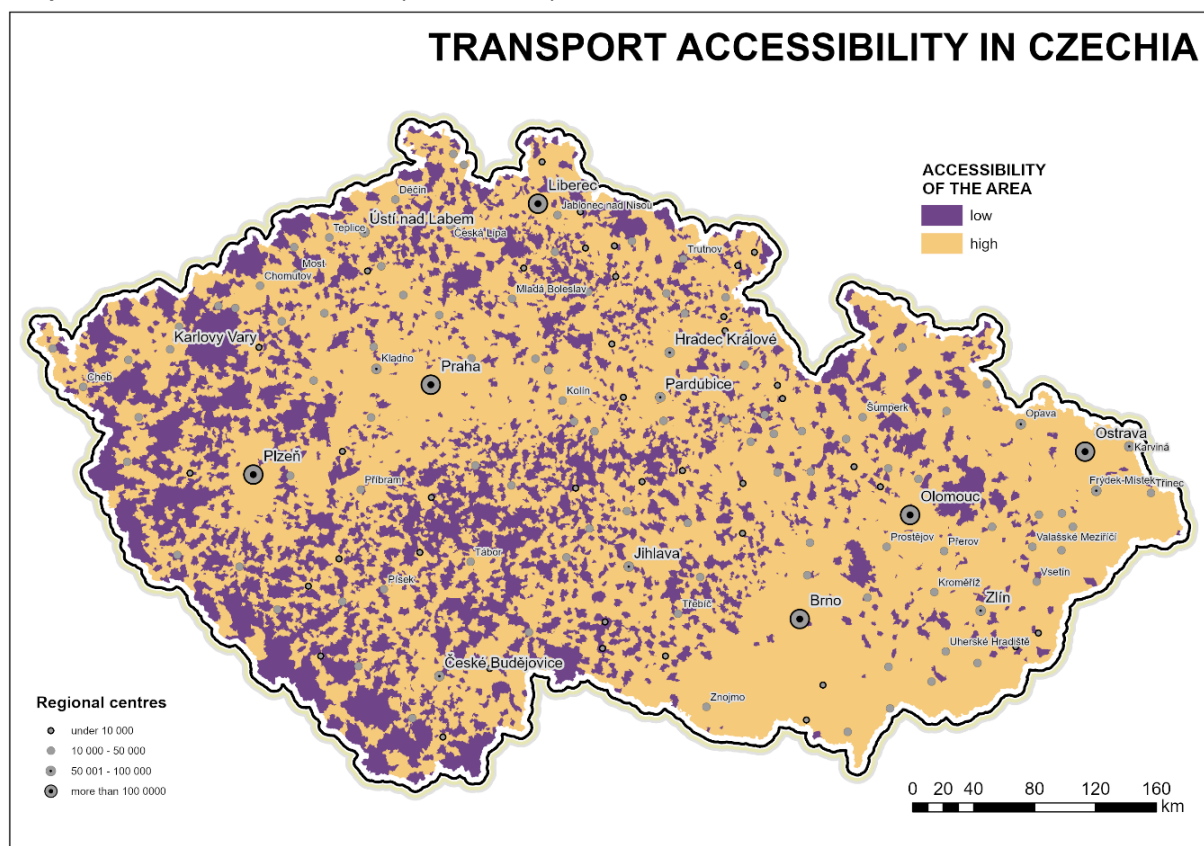
V případě akcesibility území (viz Mapa 11) se jasně projevuje výše zmíněný paradox dopravní (ne)dostupnosti, kdy největší nabídka dopravních příležitostí je v jádrových oblastech. Naproti tomu v periferiích, jejichž obyvatelé jsou na dopravu do jádrových oblastí do velké míry odkázáni, je zapojení do dopravního systému z pravidla nejnižší.

Akcesibilita území v sobě zcela jasně odráží charakteristiky sídelního systému Česka. Kvalitní zapojení do dopravního systému mají pochopitelně jádrové oblasti, které jsou zároveň hlavními dopravními cíli dojížděky do zaměstnání, škol a za službami. Avšak jejich vyšší hodnoty dopravně dostupnostních charakteristik pro tyto oblasti neplatí bez výjimek. Při takto vysoké granularitě výzkumu, tj. rozdělení na nejmenší možné územní jednotky (částí obcí), jsou identifikovány oblasti s problematickým zapojením do dopravního systému i v blízkosti hlavních center osídlení, ba dokonce i přímo v některých odlehlých městských částech těch největších měst a aglomerací. Obecně však lze konstatovat, že jádrové oblasti jsou lépe zapojeny do dopravního systému nežli „nejádrové“, což vychází ze samotné podstaty organizace dopravního systému reflektující atraktivitu jednotlivých sídel a koncentraci přirozených interakcí v nich.

Vedle toho je ovšem ve výstupech analýzy velmi zřetelný západovýchodní gradient, kdy západní část Česka (tj. přibližně historické území Čech) má výrazně horší zapojení do dopravního systému ve smyslu méně kvalitní dopravní obsluhy veřejnou dopravou, než je tomu ve východní části území státu (historické území Moravy a Slezska). To je dáno právě strukturou sídelního systému, kdy v západní části

státu je obecně nižší hustota sídel i jejich velikost, a aktivity jsou koncentrovány do center vyšší řádovostní úrovně (mikroregionální a vyšší). Tato centra si pak okolo sebe vytvářejí relativně široké zázemí s rozptýleným venkovským osídlením, v němž jsou dopravní vazby orientovány zejména na dané centrum. Vytváří tak na většině území západní části státu poměrně jasně hierarchicky strukturovaný systém center nižších i vyšších řádů, které na různých řádovostních úrovních vytváří relativně jasně oddělené, povětšinou monocentrické regiony s jasně vymezeným jádrem a zázemím. V nich jsou pak jádra, a to i řádovostně nižších úrovní, kvalitně zapojena do dopravního systému, naproti tomu však u jejich širšího zázemí je v důsledku nízké hustoty zalidnění jejich zapojení do dopravního systému nízké (viz Mapa 11).

Mapa 11: Akcesibilita území – dopravní dostupnost



Zdroj: vlastní zpracování (součást dosud nepublikovaného rukopisu)

Naproti tomu východní část Česka má obecně vyšší hustotu zalidnění, a tak i sídla venkovského charakteru jsou zde obecně větší. Centra jsou ve východní části více koncentrována a jejich zázemí se vzájemně překrývají. Vytvářejí tak složitou sídelní strukturu s vzájemně propojenými územními interakcemi mezi sídly s orientací na různá jádra. Díky tomu je ve východní části povětšinou relativně kvalitní (ve smyslu tohoto výzkumu tedy dostatečné) dopravní spojení, a to například i v horských oblastech. Totéž však nelze konstatovat o západní části území Česka (jak již bylo diskutováno), kde jsou jasně identifikována rozsáhlá problematicky dopravně obsluhovaná území zejména v horských oblastech (tzv. vnější periferie) a v oblasti mezi hlavním městem Prahou a krajskými městy (vnitřní periferie) (Musil, Müller 2008, Jeřábek et al. 2023). Díky koncentraci osídlení do větších územních celků (a to

i v případě venkovského prostoru) jsou ve východní části státu vhodnější podmínky pro fungování systémů veřejné dopravy. V této oblasti tak lze poměrně jednoduše organizovat linky veřejné dopravy obsluhující řadu relativně velkých sídel povětšinou koncentrovaných v osách či sítích. V těchto regionech často suplují funkce mikroregionálního významu i města s nerozvinutým zázemím obsahujícím jen několik dalších obcí s nevyhraněnou spádovostí mezi konkurujícími centry. Obecně je tedy nabídka dopravních příležitostí ve smyslu zapojení do systému veřejné dopravy ve východní části Česka výrazně vyšší.

Oblasti s nedostatečným zapojením do dopravního systému jsou ve východní části státu mnohem méně zastoupeny a jsou koncentrovány zejména (nikoli výhradně) v okolí dvou moravských vojenských újezdů. Opticky (na Mapě 11) se tak tyto nedostupné oblasti mohou zdát významné, nicméně se jedná vždy o neobydlené oblasti a několik malých sídel v okolí. Avšak vojenské újezdy obecně (jak v západní, tak i ve východní části Česka) mají vliv na své nejbližší okolí a jsou bariérami rozvoje sídelních interakcí, které ve svém důsledku územně izolují některá sídla¹⁵⁰.

Z celkového počtu 15 070 zkoumaných jednotek stanovenému kritériu obslužnosti 12 spoji veřejné hromadné dopravy vyhovělo 9 340 částí obcí a jsou tak považovány za lokality s vysokou akcesibilitou území. Naopak lokality s 11 a méně vyjíždějícími spoji denně (5 730) mají problematickou dostupnost a omezené možnosti zapojení do společností prostřednictvím dopravy.

Osobní mobilita – mobilita obyvatel

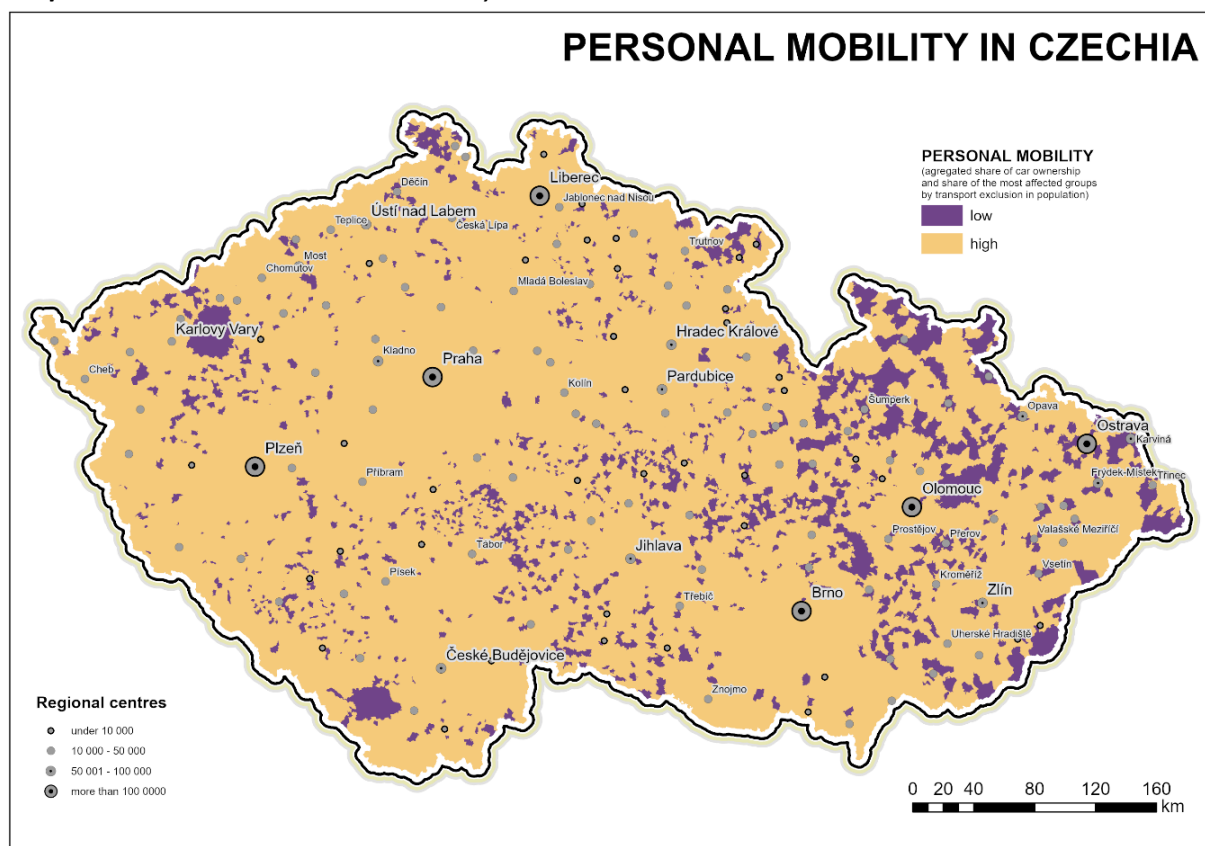
Jak již bylo konstatováno, osobní mobilita pro jednotlivá sídla reflektuje charakteristiku obyvatelstva, konkrétně tedy podíl nejohroženějších skupin obyvatel v každém sídle, jenž kombinuje s přístupem jedinců k osobnímu automobilu. Tato kombinace tak poukazuje na hrozbu závislosti jedinců na vnějšími rámci definovaných objektivními faktory dopravní dostupnosti a exponovanosti území. Osobní mobilita je v tomto výzkumu definována vulnerabilitou jedinců vůči nevýhodným objektivním faktorům dopravní exkluze čili jakousi možností/schopností řešit své ohrožení dopravním vyloučením vlastními silami.

V případě osobní mobility se rovněž zřetelně projevují rozdíly mezi východní a západní částí Česka (viz Mapa 12). Prokazuje se, že osobní mobilita některými svými komponenty do jisté míry reaguje na nepříznivost vnějších (objektivních) podmínek definovaných akcesibilitou a mobilitou území. Ačkoli v územním rozložení sledovaného agregovaného ukazatele nejvíce ohrožených skupin obyvatel byla relativně nižší „východo-západní“ variabilita (gradient), byl to právě druhý zohledňovaný ukazatel, tj. automobilizace, který zkoumané jednotky nejvíce diferencoval. V neexponovaných oblastech s problematickou dostupností v západní části Česka je znatelně vyšší automobilizace, což je jev, který již dříve identifikovali např. Marada a Květoň (2010) či na zahraničních příkladech Nutley (1998). Pro občany v těchto oblastech není vlastnictví dopravního prostředku jejich volbou či známkou společenského statusu a životního stylu. Individuální doprava pro tyto jedince představuje jediný způsob, jak se vyhnout ohrožení či přímo působení negativních důsledků dopravního vyloučení. Užívání

¹⁵⁰ Blíže k problematice vojenských újezdů a jejich vlivu na své okolí viz např. Raška 2007.

osobního automobilu tak lze s trochou nadsázky nazvat strategií k „přežití“ v nepříznivých dostupnostně polohových podmínkách. Naproti tomu ve východní části je díky vyšší nabídce hromadné dopravy nutnost/potřeba využívat individuální dopravu výrazně nižší. Lidé v těchto oblastech mají dostatečné možnosti zajištění svých každodenních potřeb prostředky veřejné dopravy, a z toho důvodu je tedy závislost na osobních automobilech signifikantně nižší. Podobně jako v případě akcesibility území je tak potřeba hledat příčiny v samotné struktuře sídelního systému.

Mapa 12: Osobní mobilita – mobilita obyvatel



Zdroj: vlastní zpracování (součást dosud nepublikovaného rukopisu)

Kromě východo-západního gradientu je osobní mobilita (ve smyslu možnosti i schopnosti dopravovat se) diverzifikována i na základě vzdálenosti od hlavních center osídlení. V okolí velkých i středně velkých měst jsou oblasti s vysokou osobní mobilitou, a tudíž vysokou vulnerabilitou obyvatel vůči potenciálně nevýhodným objektivním faktorům dopravně dostupnostního charakteru. To reflektuje životní styl v zázemí velkých měst, kde je vysoká automobilizace z důvodu vysoké závislosti obyvatel na dojíždě (zejména individuální) do hlavních center. Naproti tomu oblasti s obyvateli, jež mají omezené možnosti kompenzovat nevýhodné dopravně-dostupnostní parametry, představují spíše malá sídla ve větší vzdálenosti od center osídlení v oblastech vnitřní i vnější periferie. Přičemž v západní části území se jedná spíše o individuální jednotky sídel (dekoncentrované), kdežto ve východní části státu tvoří rozsáhlejší územní shluky (koncentrované).

I v tomto případě se opticky zdají být významné shluky v okolí vojenských újezdů (viz Mapa 12). V tomto případě jsou naopak znatelnější v západní části státu, kde je obecně parametr osobní mobility

vyšší. Podobně jako při dopravní dostupnosti, i v tomto případě se v jejich okolí vyskytují sídla s menší vulnerabilitou obyvatel vůči negativním dopravně dostupnostním podmínkám, jimiž je blízkostí vojenského újezdu ovlivněna.

Zkoumané územní jednotky jsou dle ukazatele osobní mobility rozděleny významně asymetricky. Jednotek s vysokou osobní mobilitou je osminásobně více (13 437), než těch, jejichž mobilita byla identifikována jako nedostatečná (1 633). Avšak toto rozdělení zcela odpovídá definici dopravní exkluze vztahující se k jedincům a skupinám, jež stojí mimo společenský systém a její standard, nikoli těch, které vykazují průměrné či průměru blízké hodnoty v rámci daného systému. Oblasti tak rozděluje zcela v souladu s Giddensovským pojetím sociální exkluze, kdy rozlišuje mezi uvnitř vs. vně společnosti, nikoli na vrcholku či na spodu společnosti (Giddens 1998)¹⁵¹.

4.4. Klasifikace území Česka dle potenciálu ohrožení dopravní exkluzí

Na území Česka se v rámci klasifikace dle potenciálu vystavení dopravní exkluzi uplatňuje všech 8 typů ohrožení dopravní exkluzí. V rámci rozložení jednotlivých skupin se jasně prokázala heterogenita diferenciacie územních jednotek dle sledovaných ukazatelů. Jednotlivé typy působení objektivních i subjektivních faktorů dopravní exkluze jsou zastoupeny velmi nerovnoměrně, a to jak v počtu územních jednotek a jejich celkové ploše, tak i počtem obyvatel vystaveným takto definovaným lokálními podmínkám (viz Graf 2). Výsledná typologie Česka dle stanovených metod je pak uvedena v Mapě 13, která je navíc doplněna přehledovou tabulkou zastoupení jednotlivých územních typů se schematicky vyjádřenou charakteristikou každého typu území.

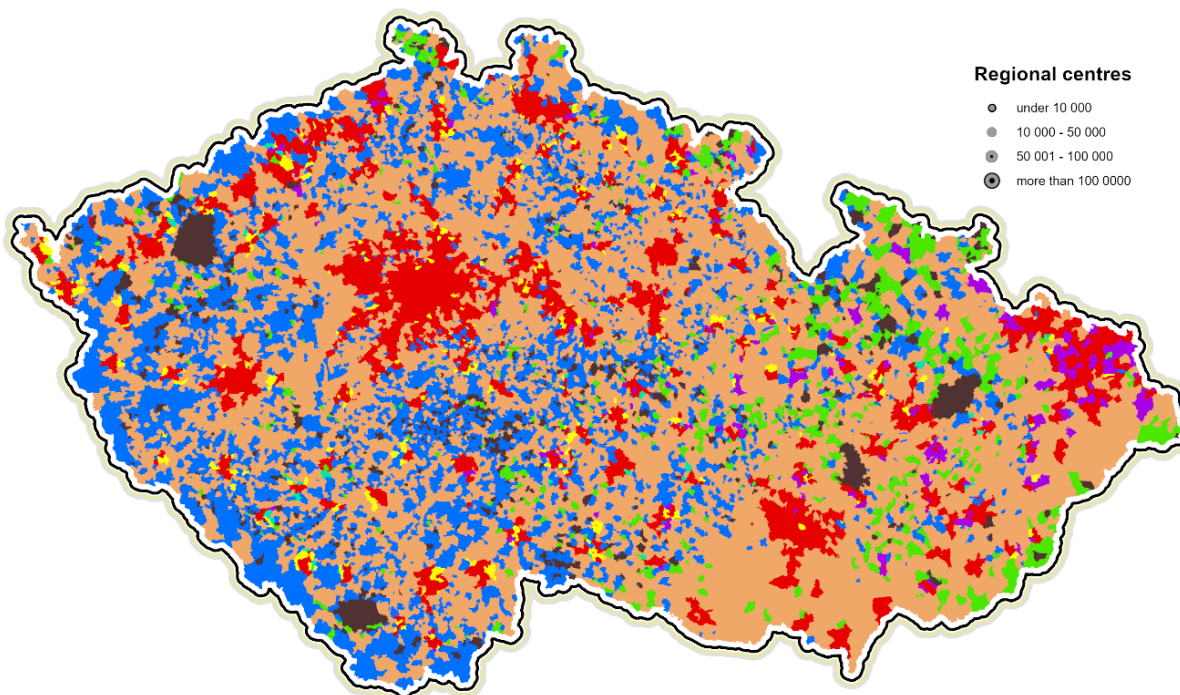
Jednotlivé typy dopravní exkluze, které jsou obyvatelé konkrétních lokalit vystaveni, reflektují specifické lokální podmínky, kterými jsou zároveň definovány. Jednotlivé typy vyloučení tak popisují oblasti s podobnými charakteristikami, a tudíž i podobnými problémy v oblasti zapojení do společenských struktur prostřednictvím dopravy.

V mapě 13 jsou zcela zřetelně vymezené jádrové oblasti státu (typy 1, 2, 5 a 6). Více než ¼ jádrových území má kromě vysoké exponovanosti rovněž vysokou akcesibilitu území i osobní mobilitu (což značí typ 1). Územní typ 1 představují exponované oblasti, které mají dopravní systém kvalitně rozvinutý a nejvíce se tak blíží či přesněji mají nejlepší předpoklady k dosažení stádia dopravního klimaxu, ve kterém jsou plně saturovány mobilitní potřeby obyvatel. Ačkoli je tento typ (1) charakteristický přibližně pouze pro 13 % ze všech zkoumaných jednotek, žije na tomto území více než 60 % obyvatel celého státu. Z hlediska potenciálu naplnění dopravních potřeb populace podmínky v těchto územích do jisté míry definují standard zapojení do společenských struktur, jako referenčního rámce, ke kterému jsou jiné oblasti vztahovány.

¹⁵¹ Blíže popsáno v kapitole 2.1.2.

Mapa 13: Kategorizace území Česka dle potenciálu vzniku dopravní exkluze

POTENTIAL OF TRANSPORT EXCLUSION IN CZECHIA



Typology of areas

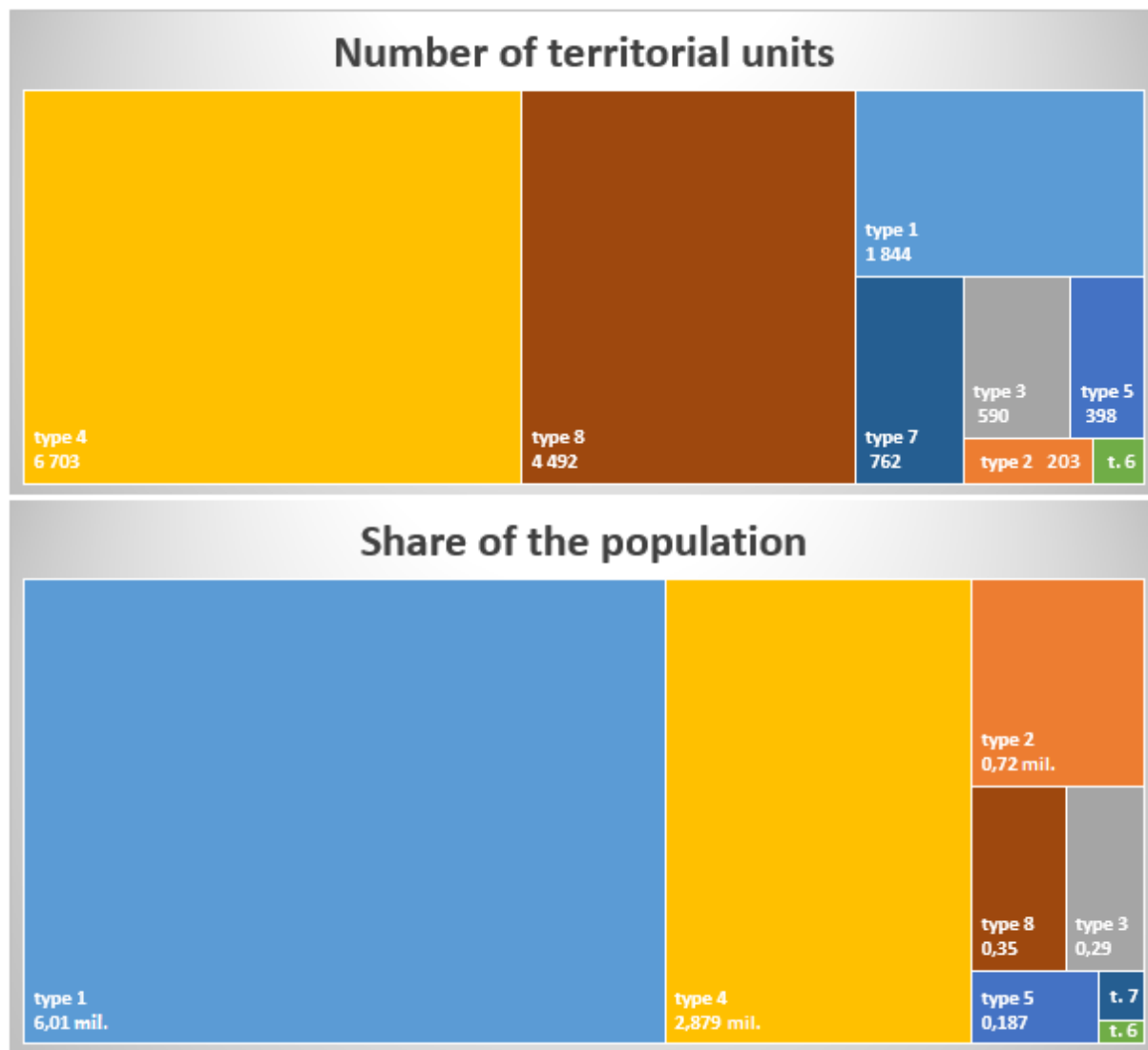
TYPE OF AREA	Type of area	Number of units	Number of inhabitants (millions)	G. potential			high	low
				Accessibility	Pers. Mobility			
1	Type 1	1 844	6,010	high	low	low		
2	Type 2	203	0,720	high	low	low		
3	Type 3	590	0,290	high	low	low		
4	Type 4	6 703	2,879	high	low	low		
5	Type 5	398	0,187	high	low	low		
6	Type 6	78	0,020	high	low	low		
7	Type 7	762	0,045	high	low	low		
8	Type 8	4 492	0,350	high	low	low		
	Σ	15 070	10,501					

Zdroj: vlastní zpracování (součást dosud nepublikovaného rukopisu)

Ostatní typy území zahrnující jádrové oblasti nejsou tak signifikantně zastoupeny a reprezentují jen dílčí část populace. Územní typ 2 se spíše uplatňuje přímo ve velkých městech a jejich nejbližším okolí, kde jsou obyvatelé často vystaveni vysokým nárokům dopravovat se, a to zejména hromadnou dopravou. Naproti tomu pro nejbližší zázemí velkých měst, kde dominuje doprava individuální, je specifický typ 5. Oba typy (2 a 5) se rovněž v menší míře vyskytují i v okolí menších center, tj. center mikroregionální úrovně. Lze rovněž vysledovat, že typ 2 se spíše vyskytuje v jádrových oblastech východní části Česka, naproti tomu typ 5 lze nalézt spíše v jádrových oblastech západní části státu. Oblasti odpovídající typu 6 jsou pak nejméně zastoupenou skupinou v rámci celé typologie co do počtu obyvatel i do počtu sídelních jednotek. Ačkoliv všechny typy zahrnují jádrové (exponované) oblasti,

tj. typy 1, 2, 5 a 6, reprezentují dohromady jen přibližně šestinu území státu, jsou zde koncentrovány dvě třetiny populace.

Graf 2: Počty územních jednotek a podíl na obyvatelstvu jednotlivých typů ohrožení dopravní exkluzí



Zdroj: vlastní zpracování (součást dosud nepublikovaného rukopisu)

Do venkovských/periferních typů (neexponované oblasti) spadá více než 80 % území státu. Spadají sem dva nejčastěji klasifikované typy území (4 a 8), které společně zahrnují 11 195 z celkového počtu 15 070 hodnocených jednotek. Nejčastější – typ 4 – je specifický pro oblasti periferní s vysokou osobní mobilitou a zejména pak kvalitním zapojením do systému veřejné dopravy. To značí, že i v neexponované poloze, a tudíž se závislostí na dopravě při naplňování osobních potřeb, mají místní obyvatelé vhodné podmínky pro zapojení do společenských procesů a struktur¹⁵². V těchto oblastech může být rovněž potenciálně významný tlak na zajištění dostupnosti základních veřejných služeb a občanské vybavenosti, popřípadě jejich rozvoj přímo v dané lokalitě, což by potenciálně snížilo

¹⁵² I zde je vysoký potenciál k dosažení stádia dopravního klimaxu.

potřebu dopravovat se do jádrových oblastí. Tento typ se uplatňuje především v širším zázemí přiléhajícím k jádrovým oblastem, kde často přímo navazuje na typ 1. Vyskytuje se po celém území státu a prakticky se zde neuplatňuje východo-západní gradient jako v jiných případech. Široké rozšíření typu 4 zapříčiňuje že v této kategorii se neformují žádné územní shluky jednotlivých sídel tohoto typu, nýbrž vytváří souvislou územní vrstvu pokrývající velkou část státu. Opticky tak v Mapě 13 vytváří tento typ dojem jednotitého území a jako lokální/regionální územní shluky se pak jeví všechny ostatní typy území.

Druhou nejčastější a charakterem velmi podobnou kategorií je typ 8. Na rozdíl od typu 4 má však nízkou (až nedostatečnou) nabídku dopravních příležitostí (nízkou územní akcesibilitu). Tento typ se vyskytuje u výrazně periferních oblastí a navazuje na oblasti typu 4. Tato kategorie se uplatňuje takřka výhradně v západní části Česka, kde přibližně odpovídá územím tzv. vnitřní a vnější periferie (vymezeny např. v Musil Muller 2008). Ukazuje se, že území ležící ve východní části státu nedosahují takového stupně periferality jako v západní části a tato kategorie zde takřka chybí. Jejich sporadický výskyt ve východní části Česka je specifický zejména pro ty nejhůře dostupná a populačně velmi malá sídla, kde i přes hustou síť dopravních vazeb nedokáže být hromadná doprava efektivně provozována a místní obyvatelé jsou odkázáni na individuální dopravu. Často se to týká odlehklých částí větších obcí, které samy o sobě mají zapojení kvalitní a akcesibilitu tudíž vysokou. Díky vysoké územní granularitě tak výzkum dokáže identifikovat diferenciaci v přístupu k dopravě i v rámci jednotlivých municipalit.

Ve východní části státu se ve venkovských oblastech mnohem více než typ 8 uplatňuje typ 3 s typicky vysokou dopravní dostupností a relativně nízkou osobní mobilitou. Místní obyvatelé jsou tak integrováni do společenských struktur zejména kvalitním zapojením do dopravního systému a nejsou v takové míře odkázáni na individuální dopravu. Kategorie 3 je však výrazně méně častá, vyskytuje se zejména ve východní části státu, nicméně v určitých (např. horských) lokalitách je lze rovněž nalézt i na západě, přestože ve výrazně menší míře.

Relativně málo zastoupená co do počtu jednotek i jejich populační velikosti sídel je rovněž typ 7 vyskytující se v rozličných typech území, která jsou však vesměs silně periferní. Je rozšířená jak v západní, tak i východní části státu. Typ 7 indikuje z hlediska potenciálního vystavení dopravní exkluzi nejsložitější případy. V těchto oblastech, které představují přibližně 6 % všech zkoumaných jednotek, může být pro velkou část populace problematické nepříznivé podmínky dané objektivními i subjektivními faktory překonat. K plnohodnotnému zapojení do společenského systému jsou zde minimální předpoklady. Tato území se opět nacházejí zejména v horských oblastech tzv. vnější a vnitřní periferie a vyskytují se spíše izolovaně. Netvoří tak souvislejší shluky a jedná se tak spíše o specifický projev kumulace negativních procesů v konkrétní lokalitě. Do této kategorie byla započítána i rozsáhlá území 4 vojenských výcvikových oblastí, které jsou v mapě patrné¹⁵³. Přestože tato území nejsou trvale osídlena a vytváří tím v území prostorové mezery (angl. spatial gaps¹⁵⁴), byla do výzkumu zahrnuta za účelem zajištění celistvosti území. Tyto oblasti jsou navíc dopravně indiferentními (Švec, Kraft 2006) a na dopravní systém jakožto i na systém osídlení působí jako významné prostorové bariéry. V důsledku

¹⁵³ Vojenské újezdy v Česku: Boletice, Březina, Libavá a Hradiště.

¹⁵⁴ Jak je působení indiferentních neosídlených území popisuje např. Xia et al. 2016,

jejich bariérového efektu do této kategorie spadají velmi často i sídla v bezprostředním okolí újezdů. Přestože jsou tedy tyto oblasti v Mapě 4 opticky výrazné, sídla jsou populačně velmi malá a velká část jejich území je neosídlená.

4.5. Resumé klasifikace území Česka

Na příkladu sídelního systému Česka výzkum sleduje základní ukazatele popisující vnější rámce a vnitřní podmíněnosti dopravní exkluze (tj. objektivně i subjektivně působící faktory) Na základě těchto aspektů vztahených k jednotlivým složkám dopravní exkluze jakožto faktorům ovlivňujícím potenciál vytavení území dopravnímu vyloučení je vytvořena komplexní klasifikace území Česka. Tato klasifikace zohledňuje různé typy dopravní exkluze (a působení jejich negativních projevů), kterým jsou jednotlivé oblasti a zejména obyvatelé v nich žijící vystaveni.

Bylo definováno 8 typově odlišných území, přičemž jejich uplatnění v podmínkách Česka bylo velmi nerovnoměrné. Ve výzkumu se jasně prokázala specifika sídelního systému Česka, jako například rozdíly v charakteru osídlení západní a východní části státu, či kumulace negativních projevů dopravní i sociální exkluze v oblastech tzv. vnitřní a vnější periferie.

V klasifikaci území dle typu dopravní exkluze, kterému jsou potenciálně vystaveny, se jako základní diferenciativní faktor projevuje vzdálenost od hlavních center osídlení. Ten udává základní polohovou charakteristiku území a ostatní faktory pak představují mechanismy, jak lze polohové znevýhodnění řešit. Poloha ve své podstatě udává prostorovou „vzdálenost od společnosti“, přesněji od jejích aktivit, do kterých má jedinec jakožto člen společnosti jistou potřebu/nutnost se zapojit (a zároveň má i právo se do nich zapojovat).

Významně se v klasifikaci projevuje zapojení do dopravního systému prostřednictvím hromadné dopravy. Jasně se ukazuje výrazně vyšší nabídka dopravních příležitostí ve smyslu zapojení do dopravního systému ve východní části území než v západní. Naproti tomu, v případě vybavenosti osobními automobily je situace zcela opačná, tedy znatelně vyšší automobilizace v západní polovině Česka. Jedná se v tomto ohledu o reakci na problematickou dostupnost hromadnou dopravou, kdy jsou obyvatelé na individuální dopravu významně či zcela odkázáni. Tyto rozdíly jsou ve výsledné klasifikaci jasně patrné a mají opodstatnění v rozdílné sídelní struktuře východní a západní části státu. Ta předem definuje morfologické struktury dopravního systému, které mohou v takovém území vzniknout. Charakteristiky dopravní sítě tak reflektují formu sídelního uspořádání. Lze tedy konstatovat, že venkovská území ve východní části Česka nedosahují takového stupně periferality, jako periferní oblasti v západní části. Díky vyšší hustotě zalidnění, větší koncentraci obyvatel do relativně větších sídel (s lepší občanskou vybaveností), lepší obslužnosti hromadnou dopravou a polycentrickému charakteru osídlení, které se navíc promítá v jednotlivých hierarchických úrovních, ve východní části Česka takřka chybí kategorie periferních oblastí s nízkou akcesibilitou a vysokou mobilitou, které jsou v západní části Česka nejčastějším typem. V západní části je naopak systém osídlení na různých řádovostních úrovních spíše monocentrický, s jasně vymezeným jádrovým sídlem a zázemím v němž postupně klesá vliv

centrálního sídla. Periferní obce jsou malé a efektivně zajistit jejich dopravní obsluhu je problematické, jelikož jsou vůči jádru v dekoncentrovaných polohách (v západní části Česka).

Osobní mobilita pak v klasifikaci představuje spíše reakci na polohové a dopravně dostupností faktory. A to zejména z důvodu, že ji lze nejjednodušeji změnit (exponovanost a dopravní dostupnost jsou v krátkodobém horizontu neměnné, popř. jen s obtížemi). Ukazuje se tak významná závislost venkova v západní části státu na individuální dopravě a vyšší koncentraci osob ohrožených dopravní exkluzí v těchto lokalitách.

Obecně je více než 85 % populace koncentrováno ve dvou skupinách sídel s předpokládatelným velmi malým potenciálem vystavení dopravní exkluzi. Tito lidé žijí buď přímo v jádrových obcích či v jejich širokém zázemí, nicméně jsou velmi dobře integrováni do dopravního systému a jejich mobilita ve smyslu individuálních schopností zapojit se do dopravního systému je rovněž vysoká. Tato sídla či přesněji jejich obyvatelé tak udávají standard zapojení do společnosti, se kterými jsou ostatní kategorie poměřovány.

V případě sídel v dalších klasifikovaných typech území jsou dopravní, polohové i individuálně mobilitní podmínky poněkud složitější a může být pro jedince obtížnější naplnit své dopravní potřeby. Různé klasifikované územní typy udávají specifika místních podmínek a poukazují na podobnosti v určitých typech sídel v celém Česku. Nicméně klasifikace určuje pouze podmínky v daném území ať již subjektivní či objektivní. Jejich prostřednictvím tak poukazuje na potenciál vystavení dopravní exkluzi a specifika podmínek jejího vzniku. Jak s těmito podmínkami při naplňování svých dopravních potřeb naloží, je pak zcela individuálním úkolem pro každého obyvatele dané lokality. V tomto směru je nutné zmínit, že klasifikace definuje možnosti zapojení do společnosti, které jedinec v dané lokalitě má. Nicméně k naplnění jeho potřeb mu v každém momentě postačí toliko 1 možnost, kterou jedinec dokáže efektivně využívat ve svůj prospěch.

Provedená klasifikace zmapovala územní diferenciaci a zohlednila jednotlivé faktory ovlivňující a potenciálně způsobující dopravní vyloučení. Nicméně dopravní exkluze je zcela autonomním pocitem a schopností každého jedince, který buď dokáže na základě svých individuálních podmínek své dopravní potřeby uspokojit, či nedokáže, přičemž provedená klasifikace představuje objektivní hodnocení předpokladů k naplnění těchto potřeb. Potenciál není pro všechny obyvatele lokality shodný. I v regionech s nevyhovujícími podmínkami existují lidé, jež mohou být do celospolečenského systému kvalitně začleněni, a naopak i v jádrových oblastech s ideálními podmínkami k dopravní exkluzi konkrétních jedinců dochází. Vytvořená typologie tak definuje podmínky, které v dané lokalitě působí a vznik dopravní exkluze mohou zapříčinit. Ohrožení konkrétních jedinců dopravní exkluzí je zcela individuální, během života jedince se vyvíjí a liší se dokonce i v rámci jedné domácnosti. Vždy závisí na schopnostech a možnostech každého jedince se s definovanými (vnějšími) podmínkami vyrovnat.

V konečném důsledku je pak úkolem společnosti, aby na podněty z území adekvátně reagovala a kupříkladu za pomoci nástrojů regionální či dopravní politiky buď zamezila vzniku dopravní exkluze, či zajistila inkluzi vyloučených jedinců. V tomto směru je však nutné podrobně analyzovat místní podmínky a identifikovat charakter/typ vyloučení, kterému jsou lidé vystaveni.

Dosavadní snahy o zajištění dopravní inkluze v Česku se povětšinou zabývaly takřka výhradně reorganizací hromadné dopravy. Je však nutné vnímat dopravní systém jako holistický komplex nástrojů zahrnujících i individuální dopravu, oblast komunitní či sdílené dopravy, mobilitu služeb a další alternativy včetně nejrůznějších ekonomických či sociálně dopravních podpůrných programů pro zajištění mobility obyvatel. Různé typy dopravní exkluze totiž vyžadují specifické způsoby řešení.

5. Možnosti snižování negativních dopadů dopravní exkluze

Definované složky dopravní exkluze ve formě objektivně a subjektivně působících vnějších rámců a vnitřních podmínek představují na jedné straně příčiny a negativní důsledky dopravní exkluze, na straně druhé se ovšem jedná o faktory, jejichž ovlivněním lze měnit samotnou podstatu vzniku a působení dopravní exkluze. Přímé ovlivnění příčin vzniku a působících faktorů je v tomto ohledu zcela klíčové pro eliminaci negativních dopadů dopravní exkluze na obyvatele. Je tedy zapotřebí soustředit se na příčiny a podmíněnosti dopravní exkluze, nikoli jen na řešení jejich negativních externalit, jež jsou však ve společnosti nejvíce patrné.

Existuje celá řada nástrojů k ovlivnění působících faktorů. Z povahy jejich definice v kapitole 3 má každá ze složek dopravní exkluze odlišnou míru resistance. Nejstabilnější je pochopitelně hierarchická poloha v sídelním systému. Exponovanost území je měnitelná pouze v dlouhodobějším horizontu, a to ještě za předpokladu dostatečné míry strukturace systému, jež umožňuje nejadrovým/periferním oblastem přebírat funkce jadrových a zajišťuje tak regionální rozvoj a hierarchizaci sídelního systému i v méně exponovaných oblastech. Samotná změna je pak dlouhodobým procesem. Nicméně pozitivní ovlivnění polohového potenciálu jednotlivých lokalit je velmi nákladné na společenské zdroje v rozmanité podobě subvencí či systémových změn podporujících nejadrové oblasti či odvětví¹⁵⁵. Vyžaduje tak širokou a dlouhodobou celospolečenskou podporu a shodu na konkrétním řešení.

Dopravní dostupnost ve smyslu vertikální i horizontální polohy v dopravní síti je z povahy věci relativně jednoduše měnitelným faktorem. Jedná se o společenský konstrukt, a proto k jeho transformaci postačí rozhodnutí oprávněné autority o této změně. Účinnost takových opatření je okamžitá po jejich realizaci, avšak dopady na život občanů mají určité zpoždění. V praxi má dopravní systém¹⁵⁶ a jeho fungování podobu společenské dohody, která určuje, do jaké míry či přesněji s jakými náklady/ztrátou je společnost ochotna zajišťovat služby veřejné dopravy i v oblastech, kde provoz není komerčním způsobem rentabilní, popř. budovat infrastrukturu, jež nebude dostatečně vytížená. Každá společnost si v rámci svého vývoje našla určitý rovnovážný stav definující objem a strukturu veřejné dopravy, který zajišťuje společností stanovený standard regionální dopravní obslužnosti. Dopravní systémy se neustále rozvíjejí, jedná se ovšem o dílčí změny korigující lokální potřeby a reagující na vývojové trendy společnosti a sídelního systému. V tomto ohledu lze spíše hovořit o evoluci než o revoluci vývoje

¹⁵⁵ Blíže popsáno v rámci jednotlivých teorií regionálního rozvoje např. v Blažek, Uhlíř 2011.

¹⁵⁶ V tomto smyslu zahrnující zejména systém hromadné dopravy, ale i dopravní infrastruktura jako taková.

dopravního systému. Zlepšení dostupnosti nejdlejších periferních oblastí prostřednictvím změn v dopravním systému by vyžadovalo snížení standardu definovaného společenskou smlouvou, což se v praxi děje jen sporadicky a vyžaduje složitou celospolečenskou diskusi. Ve svém důsledku lze tedy i tento faktor považovat za relativně stabilní, nicméně jeho ovlivnitelnost je výrazně jednodušší a implementace změn i výsledný efekt je výrazně rychlejší než v případě polohového potenciálu sídla.

Třetí složka dopravní exkluze, tj. subjektivně působící faktor osobní mobility, je v případě konkrétních jedinců relativně jednoduše ovlivnitelná. Nicméně zvýšení osobní mobility přináší významné náklady (zejména finanční) pro každého dotčeného jedince, kterých se zpravidla skupinám dopravně vyloučených osob nedostává v takové míře, aby byli schopni zajistit zvýšení své mobility vlastními silami. Případné ovlivnění dopravní exkluze prostřednictvím zvýšení osobní mobility je tak v praxi povětšinou realizováno prostřednictvím rozličných typů subvencí. Změny lze cílit na konkrétní jedince a podpora je tak vysoce efektivní. Nelze ji však takto konkrétně implementovat plošně na všechny členy společnosti z důvodu složitosti identifikace potřeb a náročnosti společenské shody na míře podpory pro konkrétní jedince/skupiny. Ve svém důsledku je tedy i tento faktor obtížné ovlivnit, i když v porovnání se změnou v hierarchii sídelního systému a změnou dopravního systému¹⁵⁷ je implementace jednotlivých opatření relativně rychlá a účinná prakticky okamžitě po realizaci.

Změny (1) polohového potenciálu (exponovanost území) jsou strukturální povahy a jsou předmětem nástrojů regionální politiky a nastavení celého společenského systému. Jedná se i o změny v lokalizaci jednotlivých lidských aktivit (služeb, pracovních příležitostí, řídicích funkcí aj.), přesněji řečeno podpora jejich lokalizace i v méně exponovaných oblastech. Vedle toho změny (2) parametrů dopravní dostupnosti představují změny dopravního systému, a to jak v budování infrastruktury, tak zejména v organizaci systému veřejné dopravy (vedení linek, frekvence, kvalita služeb, tarifní sjednocení, cenová politika). Faktor osobní mobility (3) je pak v praxi ovlivňován zejména přímou podporou (zejména finanční dotace) pro nízkopříjmové osoby, popř. realizovanými lokálními projekty pro zajištění dopravy občanů k základním službám¹⁵⁸ či zvýšení mobility služeb¹⁵⁹ (digitalizace služeb, pojízdné prodejny, doručovatelské boxy aj.). Osobní mobilita je často zvyšována i podporou „alternativních“¹⁶⁰ druhů dopravy, kterými je nejčastěji myšlena spolujízda; sdílená vozidla, kola, koloběžky a jiná zařízení či podpora pěší dopravy.

Řada zmíněných opatření působí i na více faktorů zároveň. Kupříkladu podpora poptávkového typu dopravy¹⁶¹ (tzv. doprava na zavolání) je doplňkem systému hromadné dopravy v periferních oblastech a zároveň zvyšuje osobní možnosti jedince dopravovat se. Unikátní kombinace působících faktorů dopravní exkluze v jednotlivých lokalitách tak předpokládá implementaci specifických návrhů řešení.

¹⁵⁷ Jak ve smyslu systému hromadné dopravy, tak ve smyslu dopravní infrastruktury.

¹⁵⁸ Tyto služby lze zjednodušeně shrnout jako různé typy komunitních taxi.

¹⁵⁹ Čímž dochází ke snižování potřeby dopravovat se.

¹⁶⁰ Přestože jsou tyto druhy dopravy povětšinou nazývány jako alternativní, vzhledem k jejich povaze bychom je měli spíše nazývat přirozené, jelikož přímo využívají zdrojů dané komunity.

¹⁶¹ Ta je navrhována ministerstvem dopravy v návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, a další související zákony (v době vzniku této práce probíhal legislativní proces).

Níže jsou uvedeny některé příklady opatření, jež je vhodné implementovat v zájmu zmírnění dopadů dopravní exkluze na občany konkrétních lokalit a zajištění jejich inkluze.

5.1. Strukturální změny v organizaci systému veřejné správy

Jak již bylo diskutováno výše, strukturální změny organizace společnosti jsou jedním z kroků k realizaci změn jak v případě faktorů exponovanosti území, tak i faktorů dopravní dostupnosti. Změny navrhované v této kapitole mají charakter změn organizace veřejné správy ve smyslu lokalizace úřadů a služeb veřejné správy, na něž je částečně vázána i lokalizace služeb základní obslužnosti a občanské vybavenosti jednotlivých sídel. Cílem je tedy navrhnout takovou strukturu systému veřejné správy, jenž co nejvíce odpovídá mobilitním potřebám občanů a zvyšuje tak dopravní dostupnost služeb pro občany neexponovaných oblastí. Cílovým stavem je, aby občané mohli svou cestu na úřad a za veřejnými službami spojit s jinými (pro sebe přirozenými) aktivitami lokalizovanými ve stejném centru. Navíc se znalostí koncentračních procesů je možné efektivně v území plánovat a podpořit tak lokalizaci dalších služeb/aktivit (nejen ve veřejné správě) v regionech tam, kde mají největší potenciál úspěšné implementace.

Takto definovaných cílů je dosaženo prostřednictvím tvorby přirozených funkčně propojených socioekonomických regionů (viz např. Hůrský 1978; Šlampa 1972; Hampl et al. 1987; Hampl 2005; Marada 2008; Halás et al. 2014; Klapka et al. 2016; Horňák, Kraft 2015), a to na různých řádovostních úrovních (viz kapitola 5.1.1. a 5.1.2.). Funkčně propojené území předpokládá existenci silných funkčních vazeb mezi jádrem a zázemím, přičemž jádro i zázemí mají rozličné role/funkce. V tomto smyslu hovoříme tak o územní dělbě funkcí, přičemž tyto funkce mohou mít charakter jak ekonomický, tak sociální (viz Hampl 2002). Předkládané regionalizace se zaměřují jak hierarchické¹⁶² uspořádání, tak na komplexní vztahových vazeb v rámci sociálně geografického systému¹⁶³.

Takové regiony se vyznačují zejména vysokou vnitřní integritou vazeb a relativní vnější uzavřeností. Na základě takto identifikovaných přirozených funkčních regionů pak lze formulovat konkrétní návrhy změn administrativního členění státu, které zajistí, aby jednotlivé hierarchické úrovně územněsprávní struktury státu co nejvíce odpovídaly přirozené mobilitě/spádovosti obyvatel. Tím bude zajištěna dostupnost společenských aktivit v území.

¹⁶² Hierarchické vztahy nemusí vždy být znakem podřízenosti či nadřízenosti jednotlivých složek v sociálně geografických systémech. Jde spíše o existenci významové a velikostní polarizace a tomu odpovídající asymetrické rozrůznění jednotek odvislé od této polarizace (Hampl 2002).

¹⁶³ Geografické systémy v sobě odrážejí působení vnitřních (sociálních, politických, ekonomických, kulturních) a vnějších (geografických) podmiňujících faktorů (blíže viz Hampl 2002).

5.1.1. Vymezení funkčních socioekonomických regionů Česka na mikroregionální úrovni¹⁶⁴

Socioekonomické mikroregiony představují funkčně propojené a silně vnitřně integrované oblasti, které mají svou vnitřní hierarchii, tj. mají jedno či více jader a své širší zázemí. Socioekonomické mikroregiony jsou základními jednotkami ustavujícími sídelní systém. Funkční regiony na mikroregionální úrovni jsou totiž takové jednotky, které by měly zajišťovat komplexní nabídku základních funkcí k naplnění každodenních potřeb jejich obyvatel. Tyto funkce můžeme členit do 3 skupin, tj. funkce rezidenční, pracovní a obslužná¹⁶⁵, popřípadě lze vymezit i funkci řídicí (viz Hampl 1996). Funkčně propojený, vnitřně integrovaný a navenek uzavřený mikroregion je území, v jehož rámci má občan možnost zajistit své běžné aktivity každodenní potřeby¹⁶⁶ bez nutnosti region opouštět. Meziobecní vazby definované každodenními dojíždčkovými vztahy tak mají tendenci tíhnout k centrům mikroregionální úrovně a vytvářet tak přirozené dojíždčkové mikroregiony. Sledování dojíždčkových meziobecních vazeb je tak nástrojem k identifikaci územních vztahů/interakcí. Ty kromě toho i detailně popisují základní charakteristiky mobility obyvatel jednotlivých obcí, z nichž lze odvodit sílu jednotlivých územních vazeb v rámci regionů.

Mikroregionální struktura je v systému veřejné správy České republiky reprezentována jednotkami SO ORP¹⁶⁷. Ty byly původně při svém vymezení v 90. letech 20. století koncipovány jako mikroregiony (dokonce s využitím obdobných přístupů jako v této analýze). Výsledné mikroregiony jsou proto porovnávány primárně s těmito administrativními jednotkami. Ačkoli od prvotního vymezení SO ORP naše společnost, jakožto i sídelní systém a celková mobilita obyvatel, prošly překotnými změnami, samotná soustava správních jednotek naproti tomu až na drobné úpravy zůstala prakticky nezměněna. Z toho důvodu je vhodné analyzovat, zda administrativní jednotky stále odpovídají přirozeným dojíždčkovým vztahům populace, na jejichž základě byly kdysi vymezeny.

K vymezení socioekonomických regionů mikroregionální úrovně jsou využívána data o mobilitě obyvatel získaná z geolokačních údajů mobilních operátorů. Jejich struktura umožňuje sledovat meziobecní dojíždčku v jednotlivých směrech, a to s kvalitativním i kvantitativním rozlišením (jejich intenzita, frekvence, objem přepravovaných osob, jejich struktura, denní rytmy a základní charakteristiky mobility obyvatel¹⁶⁸).

Mapování mobility na základě těchto dat je prováděno kombinací tří hlavních metod: **1) metoda převládajícího spádu** (viz např. Hampl 2005, Hampl, Marada 2015) rozšířena o delimitaci jádrových

¹⁶⁴ Ke kompletaci následujícího textu byly využity fragmenty výstupů projektu „Zlepšení podmínek pro decentralizaci a dostupnost veřejné správy v území“ realizované Ministerstvem vnitra v letech 2020-2024. Autor práce byl věcným garantem projektu, a hlavním řešitelem prezentovaných analýz, autorem textů a mapových i grafických výstupů.

¹⁶⁵ Do nich lze řadit např. nabídku pracovních příležitostí, nabídku zdravotních či vzdělávacích služeb, občanskou vybavenost, dále pak obchodní služby, nabídku kulturních či sportovních služeb a v neposlední řadě sem spadá i charakter sociokulturního prostředí a občanská společnost v daném regionu.

¹⁶⁶ Zejména dojíždka za prací a školou, dojíždka za lékařskou péčí, obchody, lékárny, bankomaty a další služby.

¹⁶⁷ Správní obvody obcí s rozšířenou působností.

¹⁶⁸ Blíže ke specifikace geolokačních dat viz Jaroš 2024 nebo „Metodický postup řešení“ dostupný z portálu www.kamdojizdime.cz.

oblastí mikroregionů v Godlundově pojetí (Godlund 1956) a **2) metoda CURDS (TTWA)** (viz např. Coombes et al. 1986; Bezák 2000; Tonev 2013; Klapka 2019). Obě metody analyzují stejná data, každá však rozdílným přístupem v kladení důrazu na určitý typ interakcí, které považuje za stěžejní. Obě hlavní metody pak využívají výstupy další studie a sice **3) analýzy komplexního a dostupnostního významu sídel** na základě komplexních velikostně-významových parametrů a parametrů dostupnostních charakteristik vycházejících z geolokačních dat¹⁶⁹. Kombinací těchto metod je sledováno jak hierarchické uspořádání společenského systému, tak komplexní vztahové vazby v rámci sociálně geografického systému (Hampl 2002). V potaz je tak brána vertikální i horizontální poloha každé obce v sídelním i společenském systému. Dále v textu jsou jednotlivé metody stručně popsány.

Ad 1) Metoda převládajícího spádu

Interakce mezi sídly s rostoucí vzdáleností obecně klesá. Kromě vzdálenosti je však objem i charakter interakcí rovněž odvislý od velikosti/významu sídel, tj. významnější sídla jsou atraktivnější a jsou místy koncentrace interakcí většího objemu, z větší vzdálenosti i kvalitativně odlišných. S postupným klesajícím významem jednoho centra však roste význam sousedních (konkurenčních) center. Na pomezí vlivu dvou center tak dochází ke změně převládajícího spádu, tj. změně prostorové orientace dominantních interakcí (např. Hůrský 1978b; Šlampa 1972; Hampl 2005). Tímto předělem definované dojíždčkové regiony jsou souborem sídel, která mají převládající spád ke stejnému centru a tvoří tak jeho zázemí. Zjednodušeně řečeno, dochází ke spojování jednotlivých obcí do regionů podle toho, jaký je dominantní směr jejich dojíždčkových vazeb.

Použitá data

Metoda převládajícího spádu analyzuje dojíždčkové vztahy mezi sídly (obcemi). V rámci geolokačních dat mobilních operátorů tak využívá zejména OD matice meziobecních dojíždčkových vztahů. Primárně jsou využívána data o každodenní dojíždčce¹⁷⁰. Ta jsou ideální právě pro vymezení takových regionů, v jejichž rámci jedinec naplňuje své každodenní potřeby (zejména práce/škola). Dojíždka je analyzována jak celkově, tak s omezením na pracovní dobu¹⁷¹. Větší význam je přikládán dojíždčkovým vztahům uskutečňovaným v pracovní době, jelikož i z pohledu výkonu veřejné správy a služeb tyto vazby představují reálnou možnost během svého pobytu v sídle si své úřední záležitosti vyřídit¹⁷².

Tato metoda je aplikována na průměrných hodnotách údajů za sběrná období podzimu a jara, jež byly koncipovány jako referenční se snahou eliminovat extrémní sezónní vlivy. Jako doplněk jsou pak v nejasných případech využívány údaje z ostatních měření, či jiné typy dojíždčky (tzv. intenzivní dojíždka a občasná dojíždka), které dokreslují prostorovou orientaci dopravních vazeb v daném území¹⁷³.

¹⁶⁹ Analýza komplexního a dostupnostního významu sídel byla stručně popsána a její výsledky diskutovány v kapitole 2.2.1. Podrobněji je pak uvedena v Příloze 1.

¹⁷⁰ Definovaná jako periodický pohyb uskutečňovaný v průměru více než 3krát týdně, a s celkovým stráveným časem v cílové lokalitě minimálně 50 hodin během měřených 28 dní.

¹⁷¹ Pracovní doba je definována jako období od pondělí do pátku od 6:00 do 18:00.

¹⁷² Podobně i u dalších typů služeb jako zdravotnictví, obchody aj.

¹⁷³ Blíže ke specifikace geolokačních dat viz Jaroš 2024 nebo „Metodický postup řešení“ dostupný z portálu www.kamdojizdime.cz.

Popis metody a jejích základních principů

Regionalizace vychází z principu spádovosti dojížděkových vztahů. Obce jsou shlukovány do regionů dle převládajícího spádu, tj. směru, kam obyvatelstvo dané obce nejčastěji (každodenně) dojíždí. Ne každý takto vzniklý shluk obcí lze však považovat za funkční mikroregion. Podobně jako v případě regionalizace, na jejímž základě byla tvořena soustava ORP (HAMPL 1996), i zde bylo zapotřebí přihlídnout k dalším parametrům, které funkční regiony definují:

- a) minimální velikost (populační, popřípadě územní),
- b) síla vnitřních interakcí (uzavřenost regionu a spjatost s jádrem),
- c) existence centra s integrující funkcí,
- d) kompaktnost území (bez exklávy a enklávy).

V této studii byly primárně vymezeny elementární dojížděkové regiony (subregiony) a následně na ně byly aplikovány výše zmíněné principy. Vzniklé subregiony, které můžeme považovat za jakési „protoregiony“, jsou následně spojovány do větších celků (mikroregiony). Subregiony představují zcela elementární vazby, které je potřeba v dalších fázích respektovat a t při spojování do mikroregionů zohledňovat. Kritéria, pomocí nichž lze oddělit subregiony a mikroregiony, jsou nastavována přiměřeně vůči stanoveným cílům, tj. vymezení regionů mikroregionální úrovně. Nicméně vzhledem k diferenciaci charakteru sídelního systému Česka není možné natavit jednotné univerzální pravidlo, které by mohlo být bez výjimek uplatněno na celý sídelní systém, což se potvrdilo i v této studii.

Ne vždy je pro určení spádovosti rozhodující primární vyjížděkový směr (cíl dojížděky, cílová obec). V případě každé obce je nutné přihlídnout i ke směrové orientaci a objemu dalších cílů vyjížděky, jelikož může v území docházet k nevyhraněné spádovosti, popřípadě se může uplatňovat více center s přibližně rovnoměrným významem pro danou obec.

Subregiony, ze kterých se následně skládají mikroregiony, jsou tvořeny shlukem alespoň 3 obcí, tj. jedna jádrová obec (centrum), do které spádují alespoň 2 další obce. Jedná-li se o takovéto elementární vazby k menším sídlům, které zcela zřejmě nemají potenciál být mikroregionálním centrem, je nutné, aby byly pro obec zcela jednoznačně orientované a dominantní. Pokud tomu tak není, je zapotřebí sledovat dojížděku k těm centrům, která mají alespoň elementární potenciál mikroregionálním centrem být (viz analýza komplexního a dostupnostního významu sídel kapitola 2.2.1.).

Tvorba mikroregionů a subregionů probíhá v sérii kroků spočívajících v aplikaci několika kritérií přiřazování obcí k jádrům. Ty jsou podrobněji popsány v Příloze 5. Vesměs tyto kroky rozřazují obce mezi jednotlivá potenciální centra, přičemž postupují od obcí nejsilněji spjatých se svým centrem k těm méně spjatým. Nakonec jsou rozřazovány obce s nejasnou spádovostí. Ve výzkumu jsou zpřísněna kritéria pro přiřazování obcí ke 4 nejsilnějším sídelním aglomeracím Česka (Praha, Brno, Ostrava, Plzeň). Při aplikaci stejných kritérií jako v jiných částech státu by dosahovala jejich spádová území abnormálních rozloh. Význam těchto center a jejich dominance v dojížděkových vztazích by zcela znemožnila menším centrům v jejich širokém okolí vytvářet si své subregiony a mikroregiony. Právě tato menší centra jsou často důležitými prvky v zajišťování dostupnosti služeb a pracovních příležitostí pro periferní a venkovské oblasti.

Spojování subregionů v mikroregiony

Aby spádující obce vytvořily subregion, musí do cílové obce spádovat alespoň 2 obce. Vzniklé subregiony by tak měly obsahovat alespoň 3 obce¹⁷⁴. Jsou-li subregiony tvořeny jen několika málo obcemi, malým počtem obyvatel či nejsou silně vnitřně integrovány a relativně uzavřeny, jsou přiřazována k větším regionům, se kterými tyto principy naplňují. Finální mikroregiony by měly naplňovat následující kritéria:

- Počet obyvatel mikroregionu alespoň 10 tis. Obyvatel.
- Počet obyvatel jádrového sídla (centra) alespoň 5 tis. obyvatel.
- Počet obcí mikroregionu – v oblastech s velkou hustotou sídel alespoň 10, v oblastech s menší hustotou (a rozlohou většími obcemi) alespoň 5¹⁷⁵.
- Význam jádrového sídla – na základě analýzy komplexního a dostupnostního významu sídel (detailně vysvětleno dále v textu) by každý mikroregion měl obsahovat sídlo, které má potenciál být alespoň centrem nižšího významu.

Stanovená kritéria jsou nižší oproti kritériím, dle kterých byly v minulosti vymezovány regiony ORP (viz Hampl 1996). Na základě řady navazujících studií (Hampl 2005, Hampl, Marada 2015) se ukazuje, že dochází k dlouhodobé redukci počtu vymezených center mikroregionální úrovně. Snížení kritérií respektuje vývoj sídelního systému, zejména pak koncentračních procesů v rámci sídelního systému. V periferních oblastech s významným odlivem populace (zejména do mezoregionálních a hierarchicky vyšších center) prakticky neexistuje možnost mikroregiony vytvořit. Avšak právě zde jsou místní centra nejnižšího řádu často jediným integrujícím prvkem v území, jenž zajišťuje alespoň základní občanskou vybavenost a dostupnost služeb každodenní potřeby, což je podstata mikroregionální úrovně.

Popis výstupu

V kontextu celé regionalizace je aplikace metody převládajícího spádu dílčím výsledkem, jenž identifikoval 179 mikroregionů. Tyto mikroregiony v rámci svých hranic obsahují dalších 105 subregionů¹⁷⁶.

Prokázala se jasná dominance hlavních center osídlení, tj. Prahy, Brna a Plzně. Jednoznačně destruuje a fragmentuje potenciální mikroregiony menších center ve svém okolí. Neumožní tak ve svém zázemí vznik mikroregionálních center. Ta se formují až ve větší vzdálenosti, kde jsou nositeli těchto funkcí středně velká města. Mikroregion Ostravy je výrazně ovlivněn existencí konkurenčních velkých center ve své konurbaci, přičemž v důsledku toho je ostravský spádový region poměrně malý oproti výše zmíněným 3 případům monocentrických aglomerací.

Naproti tomu v periferních oblastech dokáží být i relativně malá centra významnými integrujícími prvky. I přes snížení kritérií bylo uděleno několik výjimek z výše stanovených pravidel pro velikost

¹⁷⁴ Ve 2 případech subregionů a následně i mikroregionů je z pravidla udělena výjimka – Bohumín a Neratovice, kdy samotná jádra jsou natolik významná (populačně), že je žádoucí je takto vymezit, ačkoli primární spádovost k nim je zcela minimální z důvodu dominance velkých jader v okolí.

¹⁷⁵ Tento faktor musí být individuálně posuzován a zohledňovat diferenciaci charakteru osídlení. Výjimkami jsou např. Karviná, Aš, Kralupy nad Vltavou či Český Těšín, popř. již zmiňovaný Bohumín a Neratovice.

¹⁷⁶ Podrobněji jsou zobrazeny v Příloze 5.

regionů či jádrových obcí. Například vymezené mikroregiony Telče a Pacova sice nedosahují celkem 10 tis. obyvatel, avšak integrují 24, respektive 23 obcí ve svém okolí.

V tomto souboru 179 center je zároveň i 8 párů mikroregionů považovaných za dvoujaderné. Tyto mikroregiony jsou až v dalších fázích následně spojeny ve větší celky. Až na jeden případ mají všechny identifikované mikroregiony na svém území některou ze současných ORP. Není tomu tak pouze v případě mikroregionu Štětí, který se zformoval jak v důsledku své izolované polohy, tak v důsledku významné nabídky pracovních příležitostí pro své okolí.

Tato metoda rovněž identifikovala specifická území, kde jsou meziobecní vazby natolik složitě formovány, že nelze zcela jednoznačně mikroregionální úroveň vymezit. Jedná se (1) o oblast čtyř obdobně významných center Luhačovice, Slavičín, Brumov-Bylnice a Valašské Klobouky, kde ani jedno není dominantním. Je tedy velmi složité tyto subregiony spojit do většího celku. Druhou oblastí je pak (2) subregion Králicka. Přestože samotné město Králíky jakožto i celý region nedosahují požadované velikosti, je pro mikroregion velmi silným centrem, na které jsou orientovány dojížděkové vazby z tohoto extrémně odlehleho regionu. Třetím příkladem je 3) oblast Dačicka a Jemnicka, která se nachází na pomezí vlivu center vyššího řádu a mikroregionální vazby jsou zde velmi slabé. Zde bylo nutné potenciálně větší subregion Jemnice částečně rozdělit a nerespektovat tak elementární vazby.

Jádrové oblasti mikroregionů

Každý mikroregion je vnitřně integrován pomocí interakcí mezi jednotlivými sídly. Tato integrita však s rostoucí vzdáleností od jádra zpravidla klesá. Předěl mezi vlivy jednotlivých center lze vnímat buď jako linii vyznačující změnu spádu mezi centry, a tedy hranici dvou mikroregionů (viz např. Green 1953; Sánti 1951; Hůrský 1978; Šlampa 1972; Hampl 1996, 2005). Nebo lze tuto oblast vnímat jako jakousi předělovou zónu, tj. oblast nížní intenzity interakcí, kde jsou vazby na alternativní centra spíše latentní a mohou se tedy v průběhu času i měnit (viz např. Godlund 1956). Právě v tomto godlundovském pojetí lze každý vymezený region dělit na jádrovou oblast a zónu předělu. Jádrová oblast je částí regionu, která je velmi úzce spjatá s jádrem a vytváří jeho bezprostřední zázemí s velmi intenzivními vazbami. Jádrová oblast představuje území, kterému se v čase takřka nemění směrová orientace interakcí (jasně spádjuje na jádro). Čím více je mikroregion vnitřně integrován a čím silnější je postavení jádra v regionu, tím je jádrová oblast větší a silněji spjatá se samotným jádrem. Naproti tomu, čím je postavení jádra slabší, což může být způsobeno konkurencí vzdálenějšího velmi silného jádra, nebo naopak existencí podružného jádra v rámci svého spádového regionu přebírajícího část vnitřních interakcí s potenciálem jádra konkurovat a region štěpit, tím jsou jádrové oblasti regionů menší.

Jádrové oblasti regionů jsou v rámci této metody definovány jako obce s nejsilnější mírou spjatosti s jádrem. Součástí jádrové oblasti je samozřejmě i jádrová obec samotná. Míra spjatosti je určena hodnotou 50 %. Za jádrové oblasti jsou tedy považovány takové obce, pro které dominantní vyjížděkový směr představuje minimálně polovinu objemu všech interakcí. Ostatní oblasti jsou považovány za předělové oblasti, které sice zpravidla dominantně spádují k jádrové obci, avšak interakce již nejsou tak silné, nýbrž spíše latentní až nevyhraněné.

Jádrové oblasti představují přibližně $\frac{1}{3}$ území státu a zahrnují území 1 812 obcí. Celkem v jádrových oblastech žije přibližně $\frac{3}{4}$ obyvatel Česka¹⁷⁷. Tyto oblasti se vyskytují zejména v zázemí velkých metropolí s monocentrickým typem osídlení jako je Praha, Brno a Plzeň. V menší míře pak následují České Budějovice, Hradec Králové, Pardubice, Liberec, Třebíč, Mladá Boleslav nebo Znojmo a řada dalších středně velkých měst. Rovněž lze mezi ně zařadit Ostravu, Olomouc či Ústí nad Labem. Jejich regiony a zároveň i jádrové oblasti jsou však ovlivněny blízkostí dalších významných center osídlení.

Jádrové oblasti tvoří, jak název napovídá, vysoce integrovaný základ každého regionu. Na těchto intenzivních vazbách je postavena samotná podstata existence daného regionu. Je proto nutné se do budoucna zaměřit na sledování případného rozšiřování či naopak i na dekompozici těchto oblastí. V případných změnách v uspořádání administrativního členění státu by nebylo vhodné zasahovat do těchto intenzivních vazeb.

Ad 2) Metoda CURDS (TTWA)

Základní vlastností funkčních socioekonomických mikroregionů je jejich vnitřní integrita a jejich relativní vnější uzavřenost. Zatímco metoda převládajícího spádu se dominantně zaměřuje na vnitřní integritu regionu (primární směry, spjatost s jádrem aj.), metoda CURDS se zaměřuje takřka výhradně na vnější uzavřenost regionů. Kombinace těchto dvou přístupů je tedy zcela na relevantní při tvorbě socioekonomické regionalizace. Metoda CURDS je vhodná zejména pro řešení v oblastech s neurčitou spádovostí či jinak specifických oblastech.

Metoda CURDS (TTWA)¹⁷⁸ je analytický přístup pro vymezení regionů určité řádovostní úrovně na základě vnější uzavřenosti vazeb. Vnější uzavřenost vazeb značí, že interakce probíhají dominantně uvnitř regionu. Tento přístup je hojně využíván pro vymezení funkčních regionů na různých řádovostních úrovních a s rozličnou tematickou orientací výzkumu¹⁷⁹. Původně byla metoda vyvinuta jako nástroj pro vymezení specifických funkčních územních jednotek (jiných než administrativních) pro sledování vývoje pracovního trhu v jednotlivých regionech (např. Coombes et al. 1986). Existuje celá řada forem metody CURDS¹⁸⁰ (blíže viz např. Smart 1974; Coombes et al. 1986, 2012; Bezák 2000; Tonev 2013; Klapka 2019; Klapka et al. 2014; Halás, Klapka 2020). Všechny však vychází ze společné podstaty a základního principu metody CURDS, a sice maximalizace vnější uzavřenosti interakcí v rámci vymezení funkčních regionů s předpokladem jejich hierarchického uspořádání.

¹⁷⁷ Mapa vymezených jádrových oblastí je součástí Přílohy 5.

¹⁷⁸ Zkratka CURDS (Centre for Urban and Regional Development Studies představuje název pracoviště na Univerzitě v Newcastle, kde byla metoda v 70. letech 20. století vyvinuta (např. Coombes et al. 1986). Zkratka TTWA, jež je rovněž v této souvislosti používána pak značí „Trawl To Work Areas“ čili vymezené pracovní-dojížděkové regiony. Případně se lze v souvislosti s CURDS setkat i se zkratkou LLMA vyznačující regiony místního pracovního trhu (Local Labour Market Areas)

¹⁷⁹ Mimo jiné je CURDS oficiálně uznávána institucemi Eurostat a OECD jako komparační metodu (Coombes et al. 2012).

¹⁸⁰ Široké využití metody (jak z hlediska tematického, tak územního) vedlo k tvorbě různých podob aplikace jejího základního principu.

Využitá data

Tento přístup při své aplikaci rovněž využívá geolokační data mobilních operátorů. Konkrétně vychází z OD matice meziobecních dojížděkových vztahů, jmenovitě údaje o počtu každodenně dojíždějících za prací a školou¹⁸¹. Ty jsou následně doplněny o počty pravidelně nevyjíždějících nezbytných pro výpočet uzavřenosti regionu/obce¹⁸². Pro potřeby metody CURDS jsou údaje o meziobecní dojízdce transponovány do vektorové interakční matice.

Specifikace metody

Metoda CURDS představuje poměrně složitý interakční algoritmus, zaměřený na sledování uzavřenost vzájemných vazeb jednotlivých obcí či regionů. Algoritmus tedy zcela automatizovaně porovnává vazby/interakce uvnitř a vně obce, či skupiny obcí (regionu). Identifikuje nejméně uzavřenou obec či region a ten pak spojí s obcí/regionem, se kterým má nejsilnější vztahy za účelem co největšího zvýšení uzavřenosti. Algoritmus tedy postupně spojuje obce do regionu tak, aby jejich uzavřenost byla maximalizována (co největší podíl vnitřních interakcí na vnějších).

$$\text{uzavřenost} = \frac{\text{vnitřní interakce}}{\text{vnější interakce}}$$

Vnitřní interakce – reprezentovány počtem osob nevyjíždějících z obce potažmo z regionu
Vnější interakce – počet osob vyjíždějících z obce/regionu

V rámci spojování/shlukování obcí, je dojízdka mezi spojenými obcemi považována za vnitřní interakci. Vnější interakcí je pak pouze vyjízdka z jednotlivých obcí mimo tento shluk/region.

Podstata regionalizačního algoritmu vychází z nejpoužívanější formy metody CURDS s využitím tzv. Smartovy interakční míry (Smart 1974)¹⁸³. Ta vychází ze základní interakční matice (n x n) popisující veškeré vzájemné interakce mezi prvky. Smartova interakční míra zajišťuje symetrizaci a relativizaci¹⁸⁴ údajů o vzájemných mezisídelních vazbách (předpokládá vektorový formát dat) (blíže např. Klaka et al. 2016; Halás, Klapka 2020; Klapka 2019). Smartovu interakční míru aplikovanou v interakčním algoritmu vystihuje vztah:

$$T'_{ij} = T'_{ji} = \frac{T_{ij}^2}{\sum_k T_{ik} \times \sum_k T_{kj}} + \frac{T_{ji}^2}{\sum_k T_{jk} \times \sum_k T_{ki}}$$

i a j - základní prostorové jednotky
T_{ij} - vyjížděkový proud z i do j; T_{ji} - vyjížděkový proud z j do i
Σ_k T_{ik} - suma všech vyjíždějících z i (včetně vnitřních toků ii)
Σ_k T_{kj} - suma všech dojíždějících j (včetně vnitřních toků jj)

¹⁸¹ Popřípadě je možné kompletní strukturu a získávání dat zjistit v „Metodickém postupu řešení“ dostupném z www.kamdojizdime.cz, kde je rovněž umožněn i náhled samotných dat.

¹⁸² Výpočet je velmi citlivý na kvalitu a celkový objem dat, z toho důvodu nebyly ve výpočtu zahrnuty směrově nevyjádřené dojízdky (hodnoty mezi 1 a 7), kterých databáze obsahuje více než 280 tisíc. Ty výpočet komplikují nejen svým objemem, ale i kvalitou informace o dojízdce, což znemožňuje vazby vzájemně posuzovat. Nicméně v případech extrémně malých obcí může dojít k absenci alternativních směrů vyjízdky, což může ústít v nepříčlenění k žádnému regionu.

¹⁸³ V citované práci (Smart 1974) byla interakční míra navržena a definována, avšak nebyla autorem v praxi implementována.

¹⁸⁴ Kromě symetrizace a relativizace dochází u interakční matice i k dalším operacím jako je dichotimizace či vážení (standardizace). Blíže k popisu metody viz např. Halás, Klapka 2020, Klapka et al. 2016, Klapka 2019.

Zejména symetrizace je zásadní pro finální vymezení regionů, jelikož v popsané podobě bere v potaz vzájemnost interakcí mezi definovanými jednotkami. Metoda CURDS s využitím Smartovy míry interakce tak zohledňuje obousměrnou míru zavřenosti jednotlivých regionů, shluků obcí (někdy rovněž nazývané „protoregiony“) či samotných obcí.

Zcela stěžejním pro nastavení regionalizačního algoritmu je tzv. funkce omezení, která definuje podmínky/parametry pro velikost a uzavřenost výsledných regionů. Hodnota funkce se udává v procentech a vyjadřuje cílový poměr mezi vnitřními a vnějšími interakcemi ve výsledných regionech. Čím je hodnota vyšší, tím větší regiony vznikají a tím menší je jejich celkový počet. Při teoretické hodnotě 100 % by pak vznikl pouze jeden region zahrnující všechny obce. Vhodnou míru nastavení jinak souvislé funkce omezení je nutné testovat citlivostní analýzou, avšak z dostupné literatury (např. Halás, Klapka 2020) lze dedukovat, že ideální hodnota pro nastavení mikroregionální úrovně v Česku je okolo 65 %, což představuje $\frac{2}{3}$ uzavřenost vazeb.

Samotný postup vymezování regionů spočítá v několika krocích. V prvním z nich (1) je vyhledána obec s nejnižší uzavřeností svých interakcí (tj. nejvíce vyjížděková obec). U této obce je pak (2) vyhledána její nejsilnější interakce (v okolí) a následně (3) je vytvořen shluk těchto dvou obcí. V dalších výpočtech již obce figurují společně a jejich vazba je dále nedělitelná. Následně je akce opakována, přičemž je přepočítána uzavřenost všech obcí či shluků obcí a identifikovány ty s nejnižší mírou uzavřenosti. Jednotlivé kroky jsou opakovány až do momentu, kdy nejméně uzavřený shluk (protoregion) obcí dosáhne míry uzavřenosti definované funkcí omezení.

Síla interakcí, podle kterých jsou obce shlukovány, zohledňuje nejen samotný objem vyjíždějících, ale i vzájemnost těchto vazeb mezi jednotlivými obcemi (viz symetrizace interakční matice popsaná výše). Je-li interakce mezi obcemi oboustranná, má větší význam než v případě, kdy je pouze jednostranná. V důsledku jsou tedy touto metodou preferovány vazby mezi podobně velkými sídly ve velké blízkosti nežli vazby jádra se zázemím. Metoda CURDS tak představuje zcela opačný analytický přístup než metoda převládajícího spádu a tomu odpovídají i její výsledky. Tato metoda přikládá význam zejména elementárním vazbám mezi obcemi s menším zřetelem na jejich hierarchii v systému osídlení. Z toho důvodu výsledné regiony nemusí mít jasně definovatelné jádro, ke kterému by oblast spádovala¹⁸⁵. Nicméně právě díky těmto vlastnostem je možné efektivněji řešit hraniční případy a nevyhraněnou spádovost některých obcí, jež metodou převládajícího spádu lze jen obtížně. Pro stanovení mikroregionů jsou tedy obě metody využívány komplementárně.

Výsledné mikroregiony

Regionalizační algoritmus byl aplikován ve 3 variantách nastavení funkce omezení se stanovením hodnot uzavřenosti 65, 68 a 70 % (výstup je uveden v Příloze 5). Tyto varianty nastavení jsou vzájemně skladebné alternativy. Algoritmus probíhá ve všech případech stejně, pouze v závislosti na nastavení parametru uzavřenosti v podobě funkce omezení dojde k ukončení shlukování obcí/regionů v dřívějších krocích stejného algoritmu.

¹⁸⁵ Z toho důvodu bývala tato metoda historicky využívána zejména za účelem vymezování statistických územních jednotek nikoli administrativně správních.

Výsledkem metody při aplikaci míry uzavřenosti 70 % je celkem 191 mikroregionů. Je nutné podotknout, že 20 z nich jsou tvořeny 3 a méně obcemi (z toho většina dokonce jen 1), jedná se tedy o shluky, které nemají mikroregionální význam a pouze ukazují, že daná oblast či obec nemá silné interakce ve svém bezprostředním okolí a je v tomto ohledu relativně izolovaná. V případě aplikace velikostních kritérií mikroregionů (stanovených pro metodu převládajícího spádu), by jich vzniklo přibližně 150–160. V případě nižší uzavřenosti 65 a 68 % je výsledkem metody až 337 regionů, přičemž velmi malých izolovaných shluků je v tomto případě výrazně větší počet (přibližně 90)¹⁸⁶.

Metoda CURDS i přes rozdílný přístup přináší v obecném pohledu podobné výsledky jako metoda převládajícího spádu¹⁸⁷, což jen podtrhuje charakter územního uspořádání vztahů v hodnoceném území. Drtivá většina regionů je vymezena v podobných hranicích a rozdíly se týkají především předělových zón regionů s malými obcemi, jež mají nejednoznačnou spádovost, popřípadě spádují k menším centrům v okolí, které by se nakonec (v dalších krocích algoritmu) staly součástí větších regionů. Výsledky této metody však v některých ohledech přináší alternativní pohled na detailní orientaci meziobecních interakcí a jejich charakter v konkrétních lokalitách.

Ve výstupu metody CURDS jsou kupříkladu spojovány regiony některých relativně velkých center (např. Kadaň – Klášterec nad Ohří, Žamberk – Letohrad, Nymburk – Poděbrady nebo Most – Litvínov a řada dalších). V těchto případech je nutné individuálně posoudit jednotlivé případy, a to vzhledem k velikosti regionů, významu jader a charakteru interakcí v území. Je zapotřebí rozlišovat, zda mezi jádry panují spíše komplementární či spíše konkurenční vztahy.

V dalších sporných případech poukazuje metoda na význam některých vazeb v odlehlých regionech jako je Králicko, Vítkovsko či Kraslicko. Dále přináší alternativní řešení pro oblasti Dačicko-Jilemnicka nebo oblasti mezi Luhačovicemi a Valašskými Klobouky. Kde dokonce spojuje subregion Luhačovic se Zlínskem a ze tří subregionů Slavičín, Valašské Klobouky a Brumov-Bylnice vytváří jeden trojjaderný mikroregion. Pro tuto oblast existuje několik alternativ řešení, z nichž žádné není zcela ideální, avšak žádné ani zcela chybné. Při aplikaci metody s uzavřeností 70 % dochází dokonce i ke spojení regionu města Mělník s Prahou. Přestože si město Mělník zcela jasně dokáže vytvořit svůj spádový mikroregion, tímto algoritmem jsou zohledněny velmi intenzivní vazby tohoto území na sousední Neratovicko a společně pak významnou interakční provázanost s pražským regionem. Tyto a řadu dalších vazeb identifikovaných metodou CURDS je vhodné individuálně posoudit a případně reflektovat při tvorbě finálních mikroregionů.

¹⁸⁶ Jako ideální nastavení funkce omezení se nakonec ukázala míra uzavřenosti 70 %, jelikož vymezené regiony mají velikost nejvíce odpovídající mikroregionální úrovni. Přičemž alternativy nižšího nastavení uzavřenosti vymezují některé případy regionů, které mohou být považovány za hraniční, a při finální regionalizaci je v konkrétních lokalitách vhodné k těmto vazbám přihlídnout.

¹⁸⁷ Rovněž přibližně 170–180 jednotek mikroregionální úrovně.

Ad 3) Analýza komplexního a dostupnostního významu sídel

Metody převládajícího spádu a CURDS využívají při tvorbě regionů výstupy další analýzy geolokačních dat, která cílí na vymezení potenciálních center mikroregionálního významu. Jedná se o analýzu, která již byla popsána v kapitole 2.2.1. a zároveň je metodický postup detailněji vysvětlen v Příloze 1.

Cílem analýzy komplexního a dostupnostního významu sídel je zjistit, které obce mají v území potenciál být nositelem mikroregionálních funkcí pro své okolí. Základním předpokladem této analýzy je, že sídla mikroregionálního významu zajišťují základní funkce každodenní potřeby pro své okolí. Jsou primárním cílem každodenní dojížděky za prací, do škol, za službami, kulturou, občanskou vybaveností aj. Mají tedy potenciál formovat ve svém okolí nodální regiony mikroregionální úrovně. Analýza sleduje, jaké je postavení každé obce v rámci sídelního systému, přičemž určuje jejich hierarchii.

Na základě analýz komplexního významu sídla (obdobná metodika jako např. Hampl 2005) a dostupnostního významu sídla (sada ukazatelů vycházejících z geolokačních dat mobilních operátorů) bylo identifikováno celkem 167 potenciálních center mikroregionálního významu a dalších 99 sídel s nižším významem. Dohromady tak vytváří soubor center vyhovujících kritériím aplikovaným v metodě převládajícího spádu, která předpokládá v každém mikroregionu existenci sídla alespoň nižšího významu.

Výsledná regionalizace Česka na mikroregionální úrovni

S využitím metody převládajícího spádu v kombinaci s metodou CURDS byly vymezeny socioekonomické mikroregiony. Jejich výsledná podoba je zaznamenána v mapě 14. Finálně bylo vymezeno 173 regionů mikroregionální úrovně. Z povahy věci se jedná o funkční mikroregiony¹⁸⁸.

Výsledné mikroregiony v rámci této studie jsou v relativním souladu s předešlými regionalizacemi jiných autorů (např. Hampl 2005; Hampl, Marada 2015; Tonev 2013). Tito autoři hovoří na základě svých výstupů o nestabilitě funkčních mikroregionů Česka a významné redukci jejich počtu způsobené koncentračními a hierarchizačními procesy v sídelním systému. Nicméně výsledky regionalizace na mikroregionální úrovni v rámci této práce lze však výsledky naopak interpretovat jako potvrzení stability sídelního systému. Obecně se vymezené mikroregiony významně podobají soustavě SO ORP vymezené v 90. letech 20. století. Zejména v periferních oblastech, kde je menší konkurence sídel si i malá sídla udržují svůj význam¹⁸⁹ a jsou jádrem integračních procesů svého regionu. Oblasti, kde se od sebe naopak vymezené mikroregiony a soustava SO ORP významně odlišují, jsou zejména v zázemí

¹⁸⁸ Při vymezování mikroregionů byly ponechány exklávy/enklávy v některých oblastech (viz Mapa 14), a to z důvodu dokreslení reálné situace v území. Jedná se kupříkladu o případ malé obce Uherce ležící mezi mikroregiony Louny a Slaný, přičemž vzdálenost k těmto mikroregionálním centrům je již tak velká, že jednoznačně nejsilnější dojížděkový proud je do Prahy. V případě konkrétních návrhů na úpravy územně správních jednotek státu je pochopitelně uplatňován princip celistvosti území a tyto oblasti jsou přiřazovány k některým ze sousedních mikroregionů.

¹⁸⁹ Udržení mikroregionálního významu menších center v periferních oblastech je i důsledkem snížení kritérií pro tvorbu mikroregionů (viz metoda převládajícího spádu). To se nicméně projevilo pozitivně zejména v periferních oblastech, nikoli však v zázemí hlavních sídelních aglomerací.

hlavních sídelních aglomerací. Tam lze hovořit o nestabilitě systému a redukcii počtu vymezených jednotek.

Ukazuje se, že sídelní systém Česka je natolik komplexní a vnitřně regionálně diferencovaný, že nelze bez výjimek aplikovat jednotný univerzální přístup, který by účinně vytvořil regionalizaci na celém území státu. Ve specifických oblastech jako jsou metropolitní oblasti, odlehle periferie, konurbační oblasti aj. je nutné individuální posouzení jednotlivých kritérií. V tomto ohledu je vhodné zohledňovat kupříkladu i regionálně diferencovanou rozlohu obcí v dosídleném pohraničí a ve vnitrozemí Čech nebo specifickou venkovskou sídelní strukturu jižní a střední Moravy.

Vícejaderné mikroregiony

Z celkového počtu 173 mikroregionů je identifikováno celkem 9 vícejaderných regionů. Jedná se o případy regionů Kadaň – Klášterec nad Ohří; Žamberk – Letohrad; Vysoké Mýto – Choceň; Soběslav – Veselí nad Lužnicí; Valašské Klobouky – Brumov-Bylnice; Luhačovice – Slavičín a Boskovice – Letovice. V těchto případech regiony obsahují dvě více méně rovnoměrně významná jádra. Vedle toho jsou identifikovány dva vícejaderné regiony, kde je však velmi silná dominance hlavního jádra (Karlovy Vary – Nejdek; Náchod – Červený Kostelec). Všechny tyto případy bylo nutné individuálně posoudit a odlišit od případů center, která, ač jsou v blízké vzdálenosti, představují dva samostatné mikroregionální celky (zejména z důvodu velikosti těchto jader i charakteru jejich spádových oblastí) jako jsou například Litoměřice – Lovosice, Nymburk – Poděbrady, nebo Most – Litvínov. Za hraniční případ lze označit např. Rumburk – Varnsdorf.

Metropolitní oblasti

V metropolitních oblastech se výrazně projevuje atraktivita jádrového sídla, která prakticky znemožňuje menším sídlům ve svém zázemí vytvářet si vlastní mikroregiony. To se projevilo zejména u tří hlavních monocentrických aglomerací – Praha, Brno a Plzeň. V případě Plzně dominance tohoto jádra naprosto znemožnila vznik jakéhokoli mikroregionálního centra v okresech Plzeň-sever a Plzeň-jih. Obdobná situace je u Brna a Prahy, jež mají největší spádové mikroregiony¹⁹⁰. K podobné situaci nedošlo v případě Ostravy, u které byl mikroregion prostorově omezen vlivem velkých konkurenčních center v okolí – zejména Frýdek-Místek a Opava. V menší míře si pak rozsáhlou spádovou oblast vytváří i další velká centra jako České Budějovice či Zlín, které zahrnují i sousední SO ORP Trhové Sviny, respektive Vizovice. I další velká města zasahují svými mikroregiony do okolních SO ORP, nicméně nezahrnují jejich samotná centra¹⁹¹.

Ukazuje se, že zejména metropolitní regiony Prahy, Brna a Plzně jsou natolik specifickými oblastmi, že je zcela legitimní, aby i územně správní struktura v těchto oblastech měla specifickou formu (podobně hovoří např. Marada et al. 2023). Příkladem by mohly být např. metropolitní správní oblasti. Přičemž je zapotřebí, aby tato forma odrážela reálný dosah vlivu zmíněných jader, což v současném územně správním členění pro tato města neplatí.

¹⁹⁰ Specifika hlavních sídelních útvarů jsou podrobněji diskutovány a kartograficky znázorněny v Příloze 5.

¹⁹¹ Nepočítáme-li případy přesahů mikroregionů Prahy, Brna, Ostravy a Plzně jakožto nepřírozeně vymezených "městských" SO ORP.

Dodatečně vzniklé SO ORP

Současná struktura SO ORP v původním návrhu neobsahovala 14 správních obvodů, které byly do návrhu zákona č. 314/2002 Sb.,¹⁹² doplněny až v průběhu legislativního procesu. Jejich vznik tak neměl opodstatnění ve výsledcích socioekonomické regionalizace (HAMPL 1995). Hovoříme tak o dodatečně vzniklých SO ORP¹⁹³. Dle tehdejší argumentace měl tento krok vést k integraci a posílení významu těchto jader/regionů. Ze 14 dodatečně vzniklých SO ORP je ve výsledné regionalizaci patrné 5 mikroregionů: Lipník nad Bečvou, Pacov, Králíky, Luhačovice a Varnsdorf. Nicméně ani jeden z těchto regionů nenaplnuje všechna stanovená kritéria. Pacov a Králíky nedosahují dostatečné populační velikosti jádra ani regionu. Do Lipníka nad Bečvou stejně jako do Varnsdorfu spádují jen 4 další obce a Luhačovice kritéria naplňují jen díky spojení s přibližně stejně velkým a relativně autonomním regionem Slavičína. Všechny mikroregiony tedy vznikly jako výjimky pro řešení situace ve sporných a nejednoznačně spádově orientovaných oblastech. Žádná ze 14 dodatečně vzniklých ORP si tak nevytváří zcela jednoznačně svůj spádový region. Některé z nich si dokonce nevytváří ani subregion (př. Železný Brod, Kravaře). Je však nutno dodat, že slabé postavení mají i další nejednoznačně vnitřně integrované SO ORP zejména v zázemí metropolí, které však mezi dodatečně vzniklé SO ORP nepatří.

Jádrové oblasti mikroregionů

V průběhu vymezování socioekonomických mikroregionů byla identifikována pro každý region tzv. jádrová oblast. Tato oblast představuje stěžejní část každého regionu s nejsilnějšími interakcemi, a jedná se tak o nejsilněji vnitřně integrované oblasti. Ve výsledné regionalizaci jsou jádrové oblasti tvořeny 1 812 obcemi s celkovou rozlohou asi $\frac{1}{3}$ území Česka. Celkem v těchto oblastech žije více než 7,6 milionu obyvatel.

Ačkoli bylo výše konstatováno, že soustava SO ORP přibližně odpovídá nově vymezeným mikroregionům, nesoulady v přesném vedení hranic těchto územních jednotek jsou velmi časté. Pouze v případech Karviné, Krnova, Jeseníku, Králíků a částečně i Broumova jsou vzniklé mikroregiony totožné se SO ORP. Přesahy v ostatních případech jsou však povětšinou v rámci předělových zón obou regionů, kde jsou latentní vazby k sousedním centrům, a tudíž ne zcela vyhraněná spádovost. Tyto přesahy jsou zcela přirozené a lze očekávat, že se budou v čase měnit.

Zásadnějšími jsou však situace, kdy dochází k přesahu jádrové oblasti některého z mikroregionů do sousedního SO ORP. V takových případech je daná obec aktuálně začleněna do SO ORP, ke kterému nemá primární dojížděkové vazby, a to i přesto, že má velmi silné (dominantní) interakce orientované vůči sousednímu centru. Zejména v těchto případech je vhodné uvažovat o možnostech změn ve vymezení SO ORP. Současná příslušnost do správního obvodu je totiž nevýhodná především z pohledu občanů, kteří přirozeně a dominantně vyjíždějí, tj. spádují k jinému centru. V Česku je celkem 447 případů obcí, jež jsou součástí jádrových oblastí svého mikroregionu, avšak patří již do jiného SO ORP. Valná většina z nich spadá do mikroregionů Prahy, Brna, Ostravy a Plzně, tedy aktuálně nepřirozeně vymezených „městských“ SO ORP, kde je taková situace zcela očekávatelná. Mimo tyto 4 regiony bylo identifikováno toliko 36 případů obcí v jádrových oblastech, jež jsou součástí jiného

¹⁹² Zákon o stanovení obcí s pověřeným obecním úřadem

¹⁹³ Někdy též nazývaných jako „politicky vzniklé“ SO ORP.

SO ORP. Tyto případy jsou znázorněny v Mapě 14. Vesměs se jedná o jádrové oblasti velkých měst jako České Budějovice, Zlín, Olomouc nebo Liberec, nicméně v menší míře si přesahy vytvářejí i středně velká města jako Česká Lípa, Klatovy nebo Náchod. Přesahy se týkají spíše malých obcí, avšak celkem 5 z nich má více než 2 500 obyvatel (viz Tabulka 3).

Tabulka 3: Populačně největší obce s rozdílnou příslušností k SO ORP a k jádrové oblasti mikroregionu

Název obce	Počet obyvatel	Současný SO ORP	Jádrová oblast mikroregionu
Borovany	4165	Trhové Sviny	České Budějovice
Slušovice	2968	Vizovice	Zlín
Křemže	2896	Český Krumlov	České Budějovice
Raspenava	2819	Frýdlant	Liberec
Opatovice n. L.	2598	Pardubice	Hradec Králové

Zdroj: vlastní zpracování

Je tedy vhodné zvážit v případech těchto 36 obcí kroky, které potenciálně umožní jejich přesun mezi SO ORP¹⁹⁴. Tím bude zajištěna vyšší integrita současných SO ORP a změna zcela zřejmě reflektuje přirozenou mobilitu obyvatel daných obcí a měla by být tedy pro samotné občany jednoznačně výhodná. Z toho důvodu lze očekávat pozitivní reakce ze stran občanů i samospráv, se kterými je zapotřebí návrh diskutovat a jejichž případné negativní stanovisko bude respektován.

Další potenciální mikroregiony

V Mapě 14 je identifikováno 11 subregionů, u kterých lze potenciálně uvažovat o jejich zahrnutí do regionalizace jako samostatných mikroregionů.

V prvé řadě jde o subregiony ze zázemí velkých měst. Konkrétně Bučovice, Moravský Krumlov, Tišnov, Velká Bíteš (vše Brno) a Přeštice (Plzeň). Tyto subregiony částečně naplňují stanovená kritéria, avšak jejich regiony jsou významně ovlivněny blízkostí velkých center, v důsledku čehož dochází k fragmentaci jejich spádových regionů a územní necelistvosti. Nejvíce je tento efekt znatelný u Tišnova a Přeštic, které vytváří výrazně územně nesouvislé regiony. U regionu Velké Bíteše navíc působí i vliv Velkého Meziříčí, který se v některých obcích tohoto subregionu projevuje. Zároveň v tomto případě vazby přecházejí přes krajskou hranici.

Dále jsou zde regiony v odlehlých či periferních oblastech jako Votice, Kraslice, Tanvald či Bor. Tyto regiony jsou v neexponovaných oblastech, kde jsou limitovány či přesněji izolovány jednak fyzicko-geografickými bariérami a zároveň například vlivem státní hranice. Tyto faktory limitují rozvoj interakcí v určitých směrech. Města se nacházejí v periferních oblastech, kde zajišťují nabídku služeb pro své okolí, kde prakticky chybí alternativa. V případě Boru je nutné podotknout, že rozsáhlý dojížděkový region je důsledkem zejména pracovních příležitostí v průmyslových areálech v okolí města, nikoli pouze atraktivitou služeb, které město svému zázemí nabízí.

Specifickým případem je oblast Oder a Fulneku. Tyto dva regiony společně tvoří SO ORP Odry, ale v rámci regionalizace se ukazuje rozdílná směrová orientace obou center i jejich zázemí. Zatímco

¹⁹⁴ V praxi se jedná o jednoduchý legislativní proces, spočívající ve změně vyhlášky č. 388/2002 Sb.

Fulnek si vytváří přirozené vazby spíše se sousedním Bílovcem, se kterým vytváří subregion a dále se pak společně navazují na Ostravu, tak Odry včetně svého zázemí mají silné interakce s mikroregionem Hranice. Tyto vazby byly potvrzeny i metodou CURDS, která identifikovala podobný předěl mezi Fulnekem a Odrami. Je nutné podotknout, že územím prochází krajská hranice mezi Moravskoslezským a Olomouckým krajem, přičemž Odry i Fulnek (aktuálně Moravskoslezský kraj) přirozeně spádují každý do jiného kraje. Kromě Boru a Fulneku jsou všechna výše uvedená potenciální jádra již v současnosti ORP. Zmiňovaný Fulnek tvoří přirozený dvoujaderný mikroregion region s Bílovcem, který naopak status ORP má.

Výsledná regionalizace vytvořila 173 mikroregionů, z nichž všechny, až na jeden, jsou již nyní SO ORP (v trochu odlišných hranicích). Jedinou obcí, která si vytváří mikroregion a nemá status ORP je Štětí v Ústeckém kraji. Toto město si ve svém okolí zcela jasně vymezuje spádový region, a to díky relativní odlehlosti v rámci SO ORP Litoměřice a zároveň v důsledku částečné fyzicko-geografické izolace regionu na pravém břehu Labe. Toto město je významným zaměstnavatelem a nabízí pro své okolí širokou nabídku služeb srovnatelnou s konkurenčními centry v okolí (zejména Mělník, Roudnice nad Labem či Litoměřice). Vzhledem k silné vnitřní integritě lze očekávat, že takto vymezený mikroregion by mohl být konkurenceschopný.

Mikroregiony na hranici stanovených kritérií

Ze souboru 173 vymezených mikroregionů lze 6 z nich označit z hlediska stanovených kritérií jako hraniční, přičemž některé z těchto případů již byly zmíněny výše v textu. Jedná se o mikroregiony Vítkov, Pacov, Horšovský Týn, Králíky, Telč a Frýdlant nad Ostravicí.

Případy Pacova, Telče a Horšovského Týna jsou velmi podobné. Jedná se o mikroregiony, které těsně nedosahují kritické hodnoty populační velikosti mikroregionu, nebo kritické hodnoty velikosti jádrové obce, popřípadě obojího. Nicméně se jedná o rozsáhlé mikroregiony zahrnující i více než dvacet obcí. Z toho důvodu jsou tato mikroregionální centra v území nenahraditelná při zajišťování dostupnosti služeb v rozsáhlých venkovských oblastech bez větších sídel.

Vítkov a Frýdlant nad Ostravicí jsou mikroregiony, které v dílčích fázích analýzy jako mikroregiony stanoveny ani nebyly, a to zejména z důvodu nejasné orientace některých obcí na Frýdlantsku¹⁹⁵ a z důvodu nízkého počtu obcí regionu Vítkova. Nicméně Frýdlantský mikroregion představuje mikroregion čítající celkem přes 20 tis. obyvatel, což opodstatňuje jeho existenci. Oba regiony navíc zajišťují dostupnost v regionech s výraznou periferialitou.

Posledním hraničním případem je mikroregion Králíky. Tento mikroregion nenaplnuje prakticky žádné ze stanovených kritérií. Nicméně území Králicka je velmi silně vnitřně integrované a místní obce jsou vzájemně provázány intenzivními vazbami. To ukázala i metoda CURDS. Vazby na okolní mikroregionální jádra jsou minimální či vůbec neexistují. Jedná se o tak extrémně izolovanou oblast v rámci Česka, že ji není možné jednoznačně připojit k okolním mikroregionům. Oblast Králicka tak sice

¹⁹⁵ Menší obce v regionu Frýdlantu nad Ostravicí svými vazbami do jisté míry „přeskakují“ Frýdlant a orientují se již přímo na Frýdek-Místek.

nenaplnuje jednotlivá kritéria, ale naplňuje samotný smysl vymezení přirozených funkčních mikroregionů jako vnitřně silně integrovaných a navenek uzavřených oblastí.

Závěrečné shrnutí a doporučení k regionalizaci mikroregionální úrovně

Provedená socioekonomická regionalizace na mikroregionální úrovni potvrdila validitu stávající soustavy SO ORP, která je zvláště ve venkovských oblastech stabilní. Centra mikroregionální úrovně představují města, která jsou až na výjimky základní oporou sídelního systému Česka. Představují místa koncentrace soukromých a veřejných služeb a ve venkovském prostoru rovněž centra místního trhu práce. Jsou přirozenými cíli denní vyjížďky za prací, školou, službami, kulturou či sportovními a společenskými aktivitami pro obyvatelstvo okolních obcí.

Výstupy předpokládají dílčí úpravy územně správních struktur státu na mikroregionální úrovni. Návrhy na úpravy se bezprostředně týkají 36 obcí, kdy dominující směr vyjížďky směřuje mimo SO ORP, ke kterému jsou aktuálně přiřazeny. U těchto změn, které by byly pro místní obyvatelstvo obecně výhodné, lze předpokládat zřetelnou podporu ze strany představitelů obcí i občanů. U těchto i případných dalších návrhů na změny příslušnosti ke správním obvodům SO ORP je zapotřebí vždy respektovat preference občanů a politické reprezentace obcí.

Nastavení správních mikroregionů v metropolitních, respektive aglomeračních územích Prahy, Brna a Plzně není možné z důvodu dominance jádrového města opřít pouze o kritéria dojížďky. Důležitým hlediskem případných úprav správních obvodů bude jejich populační velikost a dynamika vývoje území, velikost správních obvodů, počet obcí, kapacita úřadů ORP a zejména pak jejich dopravní dostupnost.

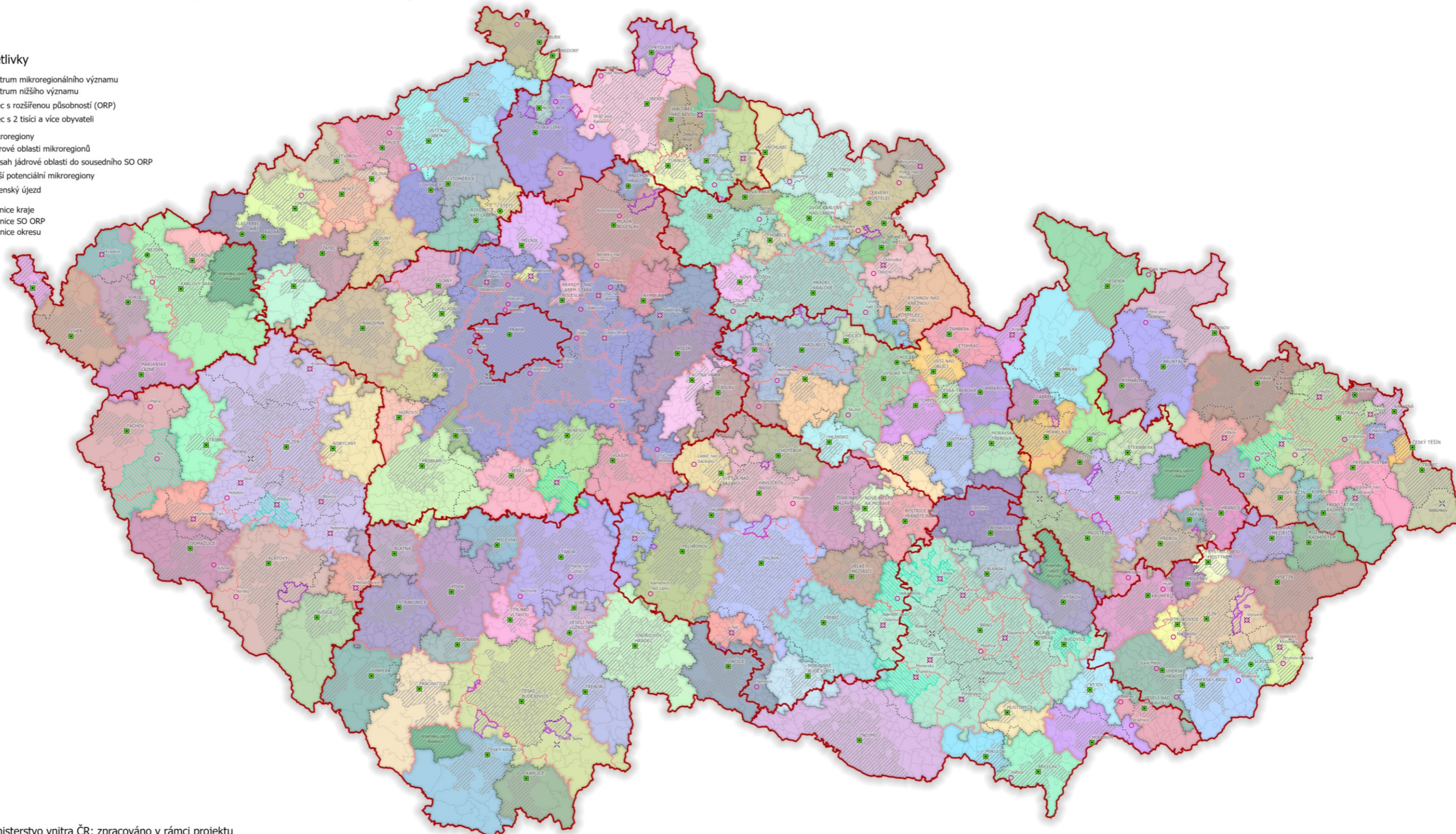
Studie potvrdila i několik územně rozsáhlejších přesahů vymezených mikroregionů přes krajské hranice. Ukázalo se, že kupříkladu oblast Doks spíše spadáje k Mladé Boleslavi než na Českolipsko, Lomnice nad Popelkou spíše k Jičínu než na Semilsko, oblast Jevíčka spíše spadáje k Boskovicím či Letovicím nežli k Moravské Třebové, dále pak byly identifikovány významné přesahy vlivu Čáslavska do sousedních krajů (zejména na Třemošnicko), potvrdila se spádovost Jemnicka k Dačicím či již zmiňovaná spádovost Velké Bíteše a Náměště nad Oslavou k Brnu. Problematika Fulnecka a Oderska již byla diskutována výše v textu. Případné úpravy správních hranic měnící krajské hranice však vyžadují stanovisko krajských zastupitelstev a přijetí změnového zákona. Jedná se tedy o velmi složitý proces, ke kterému aktuálně není politická vůle.

Mapa 14: Regionalizace Česka na mikroregionální úrovni

REGIONALIZACE ČESKÉ REPUBLIKY
 Funkční socioekonomické mikroregiony vymezené na základě
 geolokačních dat mobilních operátorů za podzim 2021 a jaro 2022

Vysvětlivky

- centrum mikroregionálního významu
- centrum nižšího významu
- × obec s rozšířenou působností (ORP)
- obec s 2 tisíci a více obyvateli
- mikroregiony
- ▨ jádrové oblasti mikroregionů
- ▨ přesah jádrové oblasti do sousedního SO ORP
- ▨ další potenciální mikroregiony
- vojenský újezd
- hranice kraje
- hranice SO ORP
- hranice okresu



Zdroj: Ministerstvo vnitra ČR; zpracováno v rámci projektu "Zlepšení podmínek pro decentralizaci a dostupnost veřejné správy v území", reg. č. GG-PDP1-001, financovaného z Fondů EHP a Norska 2014–2021.



Původ administrativních dat:
 Data ArcČR © ČÚZK, ČSÚ,
 ARCDATA PRAHA 2022

Zdroj: vlastní zpracování v rámci projektu „Zlepšení podmínek pro decentralizaci a dostupnost veřejné správy v území“

5.1.2. Regionalizace Česka na submikroregionální úrovni na základě vyhodnocení geolokačních dat mobilních operátorů o mobilitě obyvatel¹⁹⁶

Submikroregionální úroveň představuje elementární územní vazby lokálního charakteru. Jedná se o územní strukturu mezi obcemi a jednotkami SO ORP. Aktuálně v administrativním členění státu nemá tato úroveň zastoupení. Nejvíce se jí blíží správní obvody obcí s pověřeným obecním úřadem (jedná se o 388 jednotek)¹⁹⁷. Jejich vymezení však nemá jasné opodstatnění v socioekonomických analýzách a reálných územních vazbách. Kompetenčně jsou tyto jednotky navíc takřka vyprázdněné. V Česku existuje celá řada populačně velkých sídel s regionálním významem odpovídajícím, nebo i převyšujícím současné obce s POÚ, nicméně v této administrativní soustavě chybí. Cílem této regionalizace tedy není vymezení kompletně nové územní struktury, ale spíše rozšíření stávající struktury o taková lokální centra a jejich regiony, které dosahují obdobné velikosti i regionálního významu jako současné obce s POÚ. Základním předpokladem tedy je, že obcí s POÚ by mělo být více a jejich kompetence ve veřejné správě, jakožto i jejich celkový lokální význam by měly být vyšší.

Submikroregiony nepředstavují komplexní funkční regiony jako mikroregiony. Jejich vnitřní integrita je oproti mikroregionům výrazně slabší a jejich menší centra nenaplňují jádrové funkce v takovém objemu i kvalitě. Kupříkladu nejsou středisky místního trhu práce a nenabízí komplexní škálu veřejných služeb. Jejich autonomie v rámci systému je proto omezená (zejména mikroregionálními centry). Centra submikroregionální úrovně jsou proto rozmanitá co do své velikosti i významu. Submikroregiony s velkými centry, které jsou zároveň i centry mikroregionální úrovně, jsou výrazně větší a mají silnější vazby na své jádro, zatímco menší submikroregiony nejsou tak silně integrovány a představují spíše doplněk těch větších. Tato skutečnost ovšem nepředstavuje pro vymezování těchto jednotek zásadní problém, jelikož na těchto strukturách ani není předpokládán výkon všeobecné státní správy a není předpoklad nabídky kompletní škály služeb a pracovních příležitostí, jako je tomu u SO ORP. Je počítáno pouze se službami v elementárním objemu i kvalitě a vybraných služeb veřejné správy, u kterých tak bude zajištěna jejich dostupnost v odlehlých oblastech státu. Hledání komplexních funkčních regionů by tak opět tíhlo ke struktuře mikroregionů (přibližně jednotky SO ORP), přičemž submikroregiony představují jejich nutný doplněk, a to zejména v odlehlých (periferních) oblastech.

¹⁹⁶ Ke kompletaci následujícího textu byly využity fragmenty výstupů projektu „Zlepšení podmínek pro decentralizaci a dostupnost veřejné zprávy v území“ realizované Ministerstvem vnitra v letech 2020-2024. Autor práce byl věcným garantem projektu, a hlavním řešitelem prezentovaných analýz, autorem textů a mapových i grafických výstupů.

¹⁹⁷ Jedná o tzv. obce II. typu. Těchto 388 jednotek se skládá ze 183 obcí se statutem POÚ a dalšími 205 obcemi se statutem ORP.

Geolokační data využítá za účelem vymezení submikroregionů

Analýza využívá geolokační data mobilních operátorů popsána blíže v publikaci Jaroš 2024¹⁹⁸. Tyto údaje jsou využity jednak k vymezení jádra oblasti a jednak k vymezení jeho spádové oblasti a jsou doplněna i konvenčními zdroji. Oproti mikroregionální úrovni však stěžejní úlohu nepředstavuje nejintenzivnější typ každodenní dojížděky za prací a školou, která je pochopitelně orientována zejména na mikroregionální centra. Submikroregiony a jejich centra jsou naopak definovány interakcemi nižší intenzity i frekvence. Stěžejní pro tyto účely jsou údaje o méně časté dojížděce, tzv. dojížděka II. typu definované jako dojížděka v průměru alespoň jednou týdně¹⁹⁹. Zatímco u mikroregionů byla stěžejní denní dojížděka a týdenní dojížděka byla doplňkovým faktorem, u submikroregionální úrovně je tomu přesně naopak – týdenní dojížděka je primárním ukazatelem a denní doplňkovým. Údaje jsou sledovány jak celkově, tak ve variantě omezené pracovní dobou (po–pá; 6:00–18:00).

Tyto údaje tudíž reprezentují trochu jiné typy vztahů, než každodenní dojížděka převážně orientována na mikroregionální centra. Týdenní dojížděka naproti tomu ukazuje vztahy k jiným menším centrům lokálního významu pro své okolí. Kromě toho se v tomto typu vazeb projevuje silněji i dojížděka do hierarchicky vyšších center zejména mezoregionální úrovně, tj. především do krajských a dalších velkých měst. Reprezentuje totiž dojížděku za službami nedenního charakteru, tj. např. nákupní centra, zdravotnická zařízení, kulturní, sportovní či společenské aktivity aj. I tak jsou navzdory výše uvedenému pro většinu obcí primárním centrem dojížděky mikroregionální centra, což jen podtrhuje jejich stěžejní postavení v sídelním systému.

Popis analytických metod

V případech submikroregionální úrovně jsou sledovány zcela elementární územní vazby na lokální dojížděková centra, které nemusí být vždy v souladu s hlavním dojížděkovým směrem, jenž většinou směřuje k mikroregionálnímu centru. Pro analýzu a regionalizaci submikroregionální úrovně jsou použity obdobné metody vymezení jako v případě mikroregionů. Princip aplikovaných metod spočívá ve dvou hlavních krocích: 1) vymezení potenciálních center submikroregionů; 2) vymezení jejich spádové oblasti/zázemí.

Ad 1) Vymezení potenciálních center submikroregionu – centry by měla být taková města či obce, které v území plní alespoň elementární integrační roli, zajišťují pro své občany a občany okolních obcí dostupnost základních služeb a mají odpovídající populační velikost a význam v rámci sídelního systému. V první fázi metodického postupu je tedy pro každou obec hodnocen její potenciál plnit funkce centra. K tomu je využito kombinace dvou ukazatelů:

¹⁹⁸ Popřípadě je možné kompletní strukturu a proces získávání dat nalézt v „Metodickém postupu řešení“ dostupném z www.kamdojizdime.cz, kde je rovněž umožněn i náhled samotných dat.

¹⁹⁹ Konkrétněji je dojížděka II. typu definována jako pravidelný pohyb rezidenta obce do jiné obce alespoň 4x za měřené období s celkovou strávenou dobou v cílové obci minimálně 8 hodin (za 28 sledovaných dní). Horní hranice této kategorie je stanovena kritérii pro dojížděku I. typu, tj. minimálně 13 návštěv a celkem 50 hodin v cílové obci.

- a) Komplexní význam (KV) či (VKV)²⁰⁰ (obdobně jako při vymezení mikroregionů). Ten zahrnuje 3 základní funkce každého sídla čili rezidenční, pracovní a obslužnou (viz např. Hampl 2005)²⁰¹.
- b) Nabídka veřejných služeb a občanské vybavenosti obcí – tento ukazatel představuje hodnocení konkrétních služeb a vybavenosti v každé obci dostupných. Váhy jednotlivých služeb v tomto ukazateli jsou nastaveny s ohledem na jejich význam a na jejich relevantnost pro submikroregionální úroveň²⁰².

V případě nabídky veřejných služeb se ukázala skupina 500–700 obcí s poměrně kvalitní nabídkou služeb, které povětšinou zahrnovaly základní školu (I. i II. stupeň), více než 2 lékařské ordinace, popř. ambulanci; lékárnou; bankomat, což bylo u velké části z nich doplněno supermarketem, či střední školu. Další služby jako např. pošta, ačkoli jsou pro obec významné, jsou natolik rozšířené i v malých obcích, že nejsou faktorem, podle něhož by bylo možné tuto kategorii obcí (lokální centra) vymezit. Tato skupina obcí dosahuje hodnot KV či VKV alespoň 1–1,5, nejčastěji však 2 a vyšší. To dopovídá obcím o velikosti přibližně 1–2 tis. obyvatel (spodní hranice). Právě tyto obce byly dále považovány za potenciální centra submikroregionální úrovně.

Ad 2) Vymezení spádové oblasti/zázemí – identifikace oblastí, ze kterých je jádrová obec dobře dostupná a probíhají mezi nimi dojížděkové interakce. Jádro je pro své okolí alespoň lokálním centrem dojížděky (dominantní bývá většinou centrum mikroregionu).

K vymezení spádového území je primárně použito metody převládajícího spádu, která přiděluje obce k sídlům na základě dominantního směru dojížděky (v tomto případě především „týdenní“ dojížděka za službami). Oproti mikroregionální úrovni není v tomto případě možné striktně dodržovat přidělování k dominantnímu centru (tíhne k vymezení mikroregionů). Jsou tedy zohledňovány i sekundární či terciární směry vyjížděky. Rovněž je zohledněna dopravní dostupnost a orientace spojů veřejné dopravy, které jsou v lokálním měřítku významným faktorem ovlivňujícím místní vazby²⁰³. Proces přiřazování obcí k potenciálním centrům je tak v první fázi automatizovaný na základě dat o dojížděce, avšak následně revidovaný na základě individuálního posouzení vazeb každé obce. Automatizovaný proces přiděluje obce v následujících krocích – posouzení spjatosti s jádrem; posouzení poměru I., II., a III. vyjížděkového směru; shodnost primárního směru v jednotlivých měřeních.

Pozn.: V rámci regionalizace na mikroregionální úrovni byla identifikována i přibližně stovka subregionů nižšího řádu, které nedosahovaly svou integrací úrovně mikroregionů (protoregiony spojované do větších celků). Nicméně v případě submikroregionální úrovně se jedná o základní prvky této struktury. Všechny tyto regiony se ukázaly jako relativně silně integrované submikroregiony.

²⁰⁰ KV – komplexní význam, VKV – vážený komplexní význam; oba ukazatele definují význam sídla na základě jeho rezidenční funkce (počet rezidentů), pracovní funkce (počet zaměstnanců), a obslužné funkce (počet ekonomických subjektů ve službách). Blíže vysvětleno v Příloze 1.

²⁰¹ Hlavním faktorem ovlivňujícím tento ukazatel je populační velikost obce, od které jsou ostatní dvě složky odvozeny. Nicméně i menší obce s významným zaměstnavatelem mohou vykazovat vyšší význam.

²⁰² Konkrétně jsou zahrnuty následující služby: základní škola (rozlišení I. a II. stupně); střední škola (vč. učilišť); nemocnice; ambulance; samostatná ordinace lékaře; lékárna; obchod s potravinami; supermarket; bankomat; služební policie; pošta; výdejní místo/box doručovacích služeb.

²⁰³ Je tak zajištěno, že občané obcí v zázemí mají reálnou možnost se do svých lokálních center dopravit.

Stanovení submikroregionů s využitím výše popsaných nástrojů respektuje následující pravidla:

- Populační velikost jádra ideálně více než 2 000 obyvatel, v odlehlých oblastech alespoň 1 000 obyvatel.
- Populační velikost submikroregionu ideálně více než 3 000 obyvatel, v odlehlých oblastech alespoň 2 000 obyvatel.
- V zázemí velkých aglomerací (Praha, Brno, Plzeň, Ostrava) je uplatněn specifický přístup spojování sousedících větších obcí do jednotných z geografického pohledu logických celků, s menším důrazem na vzájemný vztah.
- Jádro by mělo být ideálně primárním centrem alespoň pro 2 obce svého okolí, popřípadě být významným sekundárním centrem.
- Jádro by mělo mít přímé spojení veřejnou hromadnou dopravou s obcemi ve svém zázemí (nelze však ve všech případech zajistit).
- U obcí populačně větších než 5 000 obyvatel je umožněno tvořit submikroregion i bez spádové oblasti (většinou případy zázemí velkých aglomerací).
- Submikroregiony jsou tvořeny v rámci hranic současných SO ORP, se kterými jsou zcela skladebné²⁰⁴.
- Submikroregiony jsou navrhovány tak, aby netvořily exklávy, kromě případů, kdy hranice SO ORP či hranice samotných obcí neumožňují jiné řešení.

Při vymezování submikroregionů je přihlíženo i k definovaným jádrovým oblastem mikroregionů²⁰⁵. Jedná se o nejsilnější vazby v celém sídelním systému. Z toho důvodu jsou submikroregiony center menšího významu koncipovány tak, aby nezasahovaly do těchto jádrových zón mikroregionů, pokud nevyžadují specifické podmínky dané lokality jinak (exklávy, odlehlost od jádra, dopravní nedostupnost aj.). Je tedy zřejmé, že submikroregiony jejichž jádra jsou zároveň mikroregionálními centry, budou mít tendence tvořit větší územní jednotky a zbylé submikroregiony pak budou vyplňovat takřka výhradně předělové zóny mezi nimi. To je koneckonců podstatou vymezování této řádovostní úrovně, která by měla být doplňující soustavou zajišťující obslužnost periferních oblastí, tj. předělových zón.

Výsledné submikroregiony

V rámci popsaných procesů bylo vymezeno 546 submikroregionů. Ty do velké míry odpovídají struktuře SO POÚ, kterých je aktuálně 388. Tuto strukturu tak doplňují o regiony, které dosahují obdobných hodnot jednotlivých ukazatelů i míry integrace okolí jako současné SO POÚ. Nesnižují se tak parametry definující tyto jednotky, ale v sídelním systému je identifikována další skupina regionů, které odpovídají parametrům této úrovně. Socioekonomické regiony submikroregionální úrovně jsou zobrazeny v Mapě 15.

Kromě těchto 546 definovaných regionů bylo identifikováno dalších 38 regionů, které odpovídají stanoveným parametrům jen částečně. Přesto lze v těchto případech uvažovat o udělení výjimek, a to

²⁰⁴ Přestože se při stanovování mikroregionů ukázalo několik případů, kde by bylo vhodné změnit hranice SO ORP, jednalo by se o dílčí změny v několika málo lokalitách. Při vymezování submikroregionů je s těmito alternativami počítáno a vždy je zřejmé, jakým způsobem by se v případě změny hranic SO ORP měnila hranice submikroregionů (tj. SO POÚ).

²⁰⁵ Jejich vymezení viz kapitola 5.1.1, nebo Příloha 5.

zejména v případech velmi odlehlých oblastí, kde jsou omezené možnosti, jak zajistit dostupnost služeb nejen veřejné správy. V těchto případech může i nižší úroveň integrace představovat jedinou možnost k zajištění adekvátní dostupnosti veřejných služeb a obecně i možnost zapojení se do společenských struktur. Těchto 38 „doplňkových“ regionů je rovněž zobrazeno v Mapě 15.

Ze současných SO POÚ pouze jeden nevytváří vlastní submikroregion, a to Bezručice²⁰⁶ v okrese Tachov. Jedná se o vztahově velmi složitou oblast, kde jsou vazby orientovány jen částečně na Bezručice, více pak na sousední Konstantinovy Lázně, přičemž obě obce mají méně než 1000 obyvatel a obce, které by k nim potenciálně spádovaly, se většinou nacházejí již v sousedním okrese Plzeň-sever (tj. za hranicí SO ORP). U jiných aktuálních SO POÚ, jako je například Křivoklát na Rakovnicku, se ukazuje, že role přirozeného centra této oblasti spíše připadá sousedním Roztokám.

V zázemí hlavních sídelních aglomerací státu (Praha, Brno, Plzeň a Ostrava) je situace zcela specifická, jelikož se často jedná o „městské“ SO ORP, kdy jejich hranice zahrnují pouze samotné město a případně jen obce v nejbližším okolí (případ Plzeň a Ostravy). V zázemí tak vznikají submikroregiony obsahující obce podobné velikosti orientované na hlavní jádro aglomerace, avšak tyto obce mezi sebou mají jen omezené vazby. V těchto případech je zohledňováno spíše logické propojování urbanizovaných celků do souvislých území s ohledem na dostupnost veřejnou dopravou nežli vazby meziobecní dojíždky. Nicméně oproti mikroregionální úrovni, na které se v zázemí velkých měst prakticky nevytváří žádné přirozené funkční regiony, je v případě submikroregionální úrovně v zázemí velkých měst celá řada obcí potenciálně plnicích funkce dané úrovně pro své nejbližší okolí.

Ve 13 případech (včetně Prahy, Brna a Plzně) došlo k situaci, kdy submikroregion obsahuje pouze jednu obec. Všechny tyto obce populačně přesahují 5 000 obyvatel. Naproti tomu celkově jen jedno vymezené centrum nedosahuje 1 000 obyvatel, a sice Vranov n. Dyjí, které zajišťuje dostupnost služeb v rozsáhlém území západní části okresu Znojmo. Hodnoty 2000 obyvatel v celém regionu pak nedosahují pouze 3 regiony (Osoblaha, Kašperské Hory a Bernartice), které jsou těsně pod touto úrovní a nachází se v periferních venkovských oblastech. Téměř 95 % vymezených submikroregionů má pak počet obyvatel převyšující 3 000.

Za základní výstup analýzy submikroregionálních struktur lze paradoxně považovat potvrzení dominance mikroregionální struktury v přirozených územních vztazích. Potvrdilo se, že meziobecní interakce jsou dominantně orientovány na mikroregionální centra, a ty si vytvářejí přirozené funkční regiony. Struktury nižšího řádu (submikroregiony) pak vytvářejí spíše doplňkovou síť regionů s centry lokálního významu. Tomuto faktu odpovídá i navržená struktura submikroregionů, ve které jsou populačně i rozlohou dominantní submikroregiony větších měst, které jsou zároveň i mikroregionálními centry (přibližně současná centra SO ORP). Tyto regiony jsou pak v některých lokalitách doplněny menšími centry a jejich zázemím, z nichž některá již aktuálně jsou obcemi s POÚ. U dalších jsou identifikovány podobné charakteristiky a je tedy vhodné je do soustavy POÚ doplnit.

²⁰⁶ Bezručice patří mezi 38 výše zmíněných potenciálních submikroregionů, o které je možné/vhodné výsledný návrh rozšířit.

Je vhodné diskutovat možnost rozšíření navrhovaných 546 submikroregionů o některé z dalších 38 center s vlastní spádovou oblastí. Ty, ačkoli nedosahují stejné úrovně integrace, mají své opodstatnění pro zajištění lokálních služeb a jejich dostupnosti. Obecně submikroregiony vyhovují (až na výjimky v řádu jednotek) kritériím stanoveným metodikou.

Submikroregiony nepředstavují komplexní funkční regiony typu mikroregionů. Proto je žádoucí, aby výkon všeobecné státní správy v přenesené působnosti probíhal na mikroregionální úrovni (SO ORP). Submikroregiony jsou naopak vhodné pro výkon dílčích agend na lokální úrovni (SO POÚ). Nicméně je vhodné zde lokalizovat i další vybrané veřejné služby základní potřeby (školská a zdravotnická zařízení, obchody aj.) a zajistit k nim adekvátní dostupnost v rámci dopravního systému (zejména hromadné dopravy).

5.1.3. Resumé regionalizace na mikroregionální a submikroregionální úrovni

Obecně lze konstatovat, že na základě analýzy geolokačních dat o mobilitě obyvatel Česka se ukazuje, že základní principy územně správního členění státu²⁰⁷ mají své opodstatnění v geografické realitě. Na základě těchto dat lze mikroregionální úroveň (přibližně SO ORP) jasně označit za hlavní jednotku v rámci sídelní struktury – přirozené funkční regiony. Tyto regiony představují území, v rámci kterého je jedinec schopen zajistit své potřeby každodenního charakteru, a tím je myšlena zejména nabídka pracovních příležitostí, školských či zdravotnických zařízení a široké škály služeb. V neposlední řadě pak zajišťují rezidenční funkci. Vedle ní se jasně ukazuje význam dalších úrovní – mezoregionální (krajská)²⁰⁸ a submikroregionální (přibližně SO POÚ). Tyto odvozené jednotky představují důležitá centra „nedenní“ dojížděky nabízející buď služby vyššího řádu (mezoregionální centra) nebo elementární služby a zajištění jejich lokální dostupnosti.

Implementace územních struktur mikroregionální a submikroregionální úrovně do soustavy administrativního členění státu (případně jeho adjustace v duchu navrhovaných změn) je cestou k zajištění dostupnosti základních služeb ve venkovském prostoru. Navržené kroky ve svém důsledku snižují potenciál vzniku dopravní exkluze v území a vytváří podmínky pro inkluzi a integraci jedinců do společenských struktur. Navržené soustavy mikroregionální a submikroregionální úrovně zajistí, že veřejné služby budou lokalizovány tam, kde se místní obyvatelé přirozeně pohybují a kam jsou zvyklí dojíždět. Nejedná se však pouze o služby veřejné správy. Vyšší správní význam s sebou nese další lokální koncentrační tendence a zvyšuje se tak potenciál jádra plnit všechny základní funkce (residenční, pracovní, obslužná) pro svou spádovou oblast. Ve svém důsledku tak dochází k ovlivnění objektivních i subjektivních faktorů potenciálně působících na vznik dopravní exkluze. Jednoznačně je posilována exponovanost (polohový potenciál) mikroregionálních a lokálních center čili hierarchické procesy i na nejnižší, lokální úrovni. Lokalizací aktivit do vhodných center dochází ke zvyšování dostupnosti veřejných služeb v rámci celé sídelní struktury, a zároveň s tím dochází i ke snižování potřeby dopravovat se za těmito službami, které lze pro občany lokalizovat výhodněji.

²⁰⁷ Definované zákonem č. 51/2020 Sb., o územně správním členění státu.

²⁰⁸ Ačkoli v prezentovaných analýzách nebyla akcentována.

Posledním aspektem vzešlým z realizovaných socioekonomických regionalizací je zjištění, že oproti tradičně uváděným oblastem ohroženým dopravní exkluzí (a jinými marginalizačními procesy), tj. kromě vnějších a vnitřních periferií, jsou významně vystaveny negativním dopadům těchto procesů i oblasti zázemí hlavních sídelních aglomerací. To se projevilo již v analýze územní dostupnosti veřejné správy popsané v kapitole 2.2.2. (podrobněji v Příloze 3), kde vůbec nejhůře dostupné obce jsou identifikovány právě v zázemí Prahy, Brna a Plzně. V podobném duchu se pak v socioekonomické regionalizaci ukazují zázemí velkých aglomerací jako oblasti s nejnižší hustotou jader mikroregionální úrovně, jež je zde suplována submikroregionální úrovní. Ačkoli se tyto oblasti progresivně rozvíjejí a populačně rostou, jejich rozvoj působí na místní obyvatele selektivně. Je velmi výrazně ovlivněn interakcemi se samotným jádrem a do velké míry založen na vysoké mobilitě obyvatel. Ti jsou zvyklí za aktivitami dojíždět (individuální či hromadnou dopravou) do hlavního jádra. To však snižuje nabídku služeb v místě a občané, jejichž osobní charakteristiky neodpovídají tak vysokým nárokům na mobilitu, jsou následně potenciálně ohroženi dopravní exkluzí. Celkově se prokazuje, že oblasti hlavních sídelních aglomerací státu (zejména Praha, Brno a Plzeň) jsou natolik specifické, že i organizace veřejné správy jakožto i aktivit společnosti obecně vyžaduje rovněž specifické nástroje a přístup (viz např. Marada et al. 2023). Ty mohou spočívat kupříkladu ve specifických typech meziobecní spolupráce formou metropolitních svazků ²⁰⁹.

²⁰⁹ Jako je tomu například v sousedním Polsku, kde byl Zákon o metropolitních svazcích přijat v roce 2015. I přes velký zájem jednotlivých aglomerací doposud vznikl jen jeden svazek a sice Hornoslezský metropolitní svazek (GZM). Blíže viz <https://metropoliagzm.pl/>.

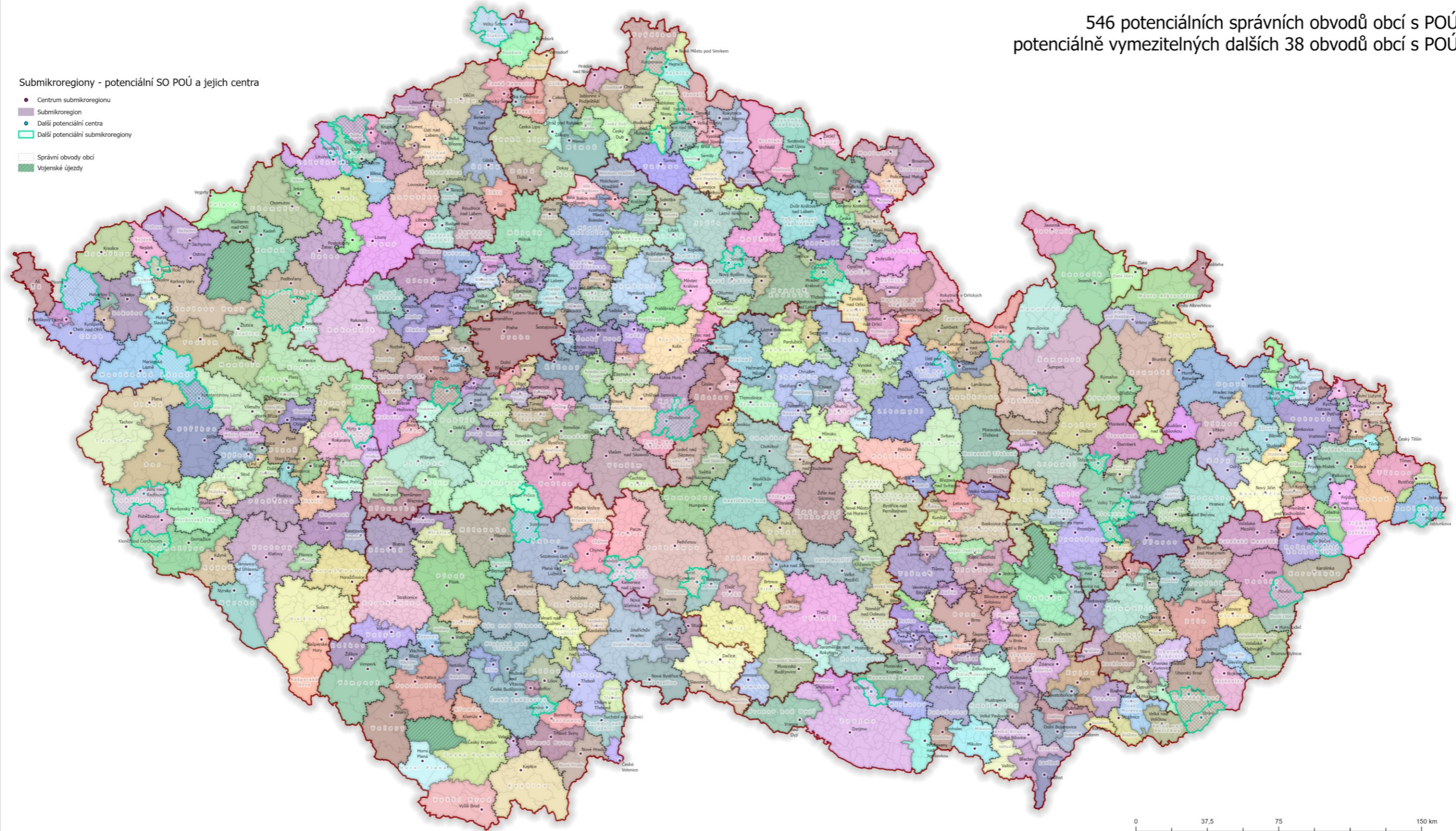
Mapa 15: Regionalizace na submikroregionální úrovni – návrh soustavy nového pojetí POÚ

NÁVRH SOUSTAVY OBCÍ S POVĚŘENÝMI OBEČNÍMI ÚŘADY

546 potenciálních správních obvodů obcí s POÚ
potenciálně vymezitelných dalších 38 obvodů obcí s POÚ

Submikroregiony - potenciální SO POÚ a jejich centra

- Centrum submikroregionu
- Submikroregion
- Další potenciální centra
- Další potenciální submikroregiony
- Správní obvody obcí
- Vojenské újezdy



Zdroj: vlastní zpracování v rámci projektu „Zlepšení podmínek pro decentralizaci a dostupnost veřejné správy v území“

5.2. Změny parametrů dopravní dostupnosti a osobní mobility obyvatel

Proces dopravní exkluze a s ní spojené další marginalizační procesy působí a ohrožují konkrétní jedince či skupiny osob žijících v konkrétních lokalitách, přičemž charakteristiky vyloučených osob či podmínky daného území neodpovídají společenským standardům. Z toho důvodu i nástroje, jež by měly pomoci snižovat míru ohrožení dopravní exkluzí, by měly být v ideálním případě konkrétně cíleny. Zatímco strukturální změny se dotýkají celé společnosti, jejich struktur, procesů i vztahů, v případě zapojení do dopravního systému a zvyšování mobility lze opatření efektivně cílit na konkrétní jedince či skupiny, popřípadě na konkrétní lokality. Ačkoli jsou působící faktory akcesibility a osobní mobility ve vzájemně komplementárním vztahu²¹⁰, lze vhodnými opatřeními pozitivně ovlivňovat obě tyto složky dopravní exkluze.

Pro současnou společnost je typická silná závislost na dopravě. Obecně se předpokládá potřeba lidí dopravovat se za prací, školou, službami a každodenními aktivitami, které zpravidla nejsou lokalizovány v jednom místě. Lidé jsou tak v současnosti při naplňování svých potřeb závislí na dopravě, a to zejména na té individuální. Samotné nastavení společnosti tak přisuzuje přístupu k automobilu²¹¹ zásadní význam pro svobodu²¹² každého jedince (viz např. Kenyon 2002; Banister 2008; Jaroš 2017; Štraub, Jaroš 2019). Ne všichni členové společnosti však mají k tomuto životnímu stylu odpovídající osobní předpoklady (věk, pohlaví, společenský/ekonomický status, zdravotní/duševní stav aj.) či v daném místě a čase nepanují odpovídající vnější podmínky, se kterými by jeho předpoklady byly v souladu. Jedinci s takovými předpoklady obývající dané lokality jsou ohroženi jednotlivými typy dopravní exkluze, jelikož nejsou schopni pro naplnění svých potřeb efektivně využívat podmínky dopravního systému. Dopravní systém obecně by měl představovat takovou strukturu, jež žádného člena ze společnosti nevylučuje, ba naopak mělo by se jednat o integrační prostředek. Konkrétně pak systém veřejné dopravy (jakožto složka dopravního systému) představuje jakýsi záchranný mechanismus, jež zajistí právo dopravovat se každému jedinci (viz např. Sheller 2021).

U dopravního systému je nutné zvažovat jejich trvalou udržitelnost, a to jak z pohledu ekologického a environmentálního (dnes často zdůrazňovaný), ekonomického, kvality a efektivnosti systému, tak i z hlediska společenského postoje k dopravě jako veřejné službě²¹³. Negativní dopady vysoké míry využívání individuální dopravy činí tento dopravní mód dlouhodobě neudržitelný, a to zejména z ekologického a environmentálního hlediska, a to i přestože z pohledu svobody jedince a flexibility v naplňování jeho dopravních potřeb se může zdát individuální doprava jako ideální prostředek.

²¹⁰ Jedinec totiž využívá buď zapojení lokality do dopravního systému, tj zejména hromadnou dopravu, nebo své osobní mobility čili zejména individuální dopravu.

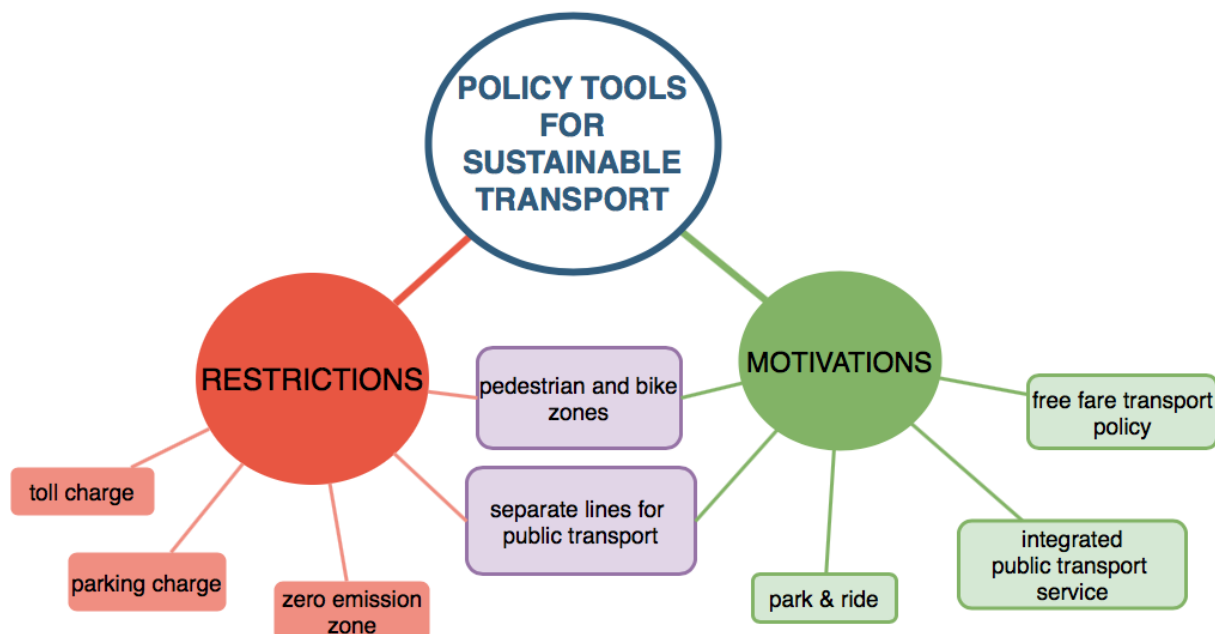
²¹¹ Případně jiného osobního motorizovaného prostředku obecně využitelného v dané společnosti k naplnění nároků na dopravu.

²¹² Svoboda ve smyslu osobní nezávislosti na hromadné či sdílené dopravě.

²¹³ Představa většinové společnosti, do jaké míry by měla být dopravní dostupnost v oblastech se ztrátovým provozem zajišťována, přičemž se jedná o dopravu jak hromadnou (frekvence linek, cena jízdného, kvalita spojů aj.), tak individuální (zejména budování infrastruktury, povinné poplatky za provoz vozidel aj.).

Negativní dopady individuální (zejména automobilové) dopravy se netýkají pouze urbanizovaných oblastí, kde se problematika týká největšího objemu uživatelů, ale i venkovského prostoru, kde je často míra využívání osobních automobilů ještě vyšší. Autority kompetenčně příslušné v oblasti organizace a provozování dopravních systémů (na různých řádovostních úrovních) pak volí konkrétní strategie a opatření pro zajištění udržitelnosti dopravních systémů. Ty spočívají zejména v nastavení ideálního poměru využívání jednotlivých dopravních módů v konkrétních územích a systematické podpoře udržitelných dopravních módů na jedné straně, a naopak v restriktivních opatřeních vůči těm méně udržitelným (zejména individuální silniční doprava, popřípadě nákladní doprava) na straně druhé. Přiložené schéma (viz Obrázek 5) uvádí příklady několika nejčastějších opatření motivačního i restriktivního charakteru. Jedná se tedy o dílčí části dopravních strategií cílících na řešení dopravních problémů například výstavbou nové dopravní infrastruktury (při přetížení tras), zlepšením úrovně veřejné dopravy (obměna vozového parku aj.), dále do této skupiny spadá zavádění a efektivní řízení integrovaných dopravních systémů, podpora veřejné dopravy a nemotorizovaných druhů dopravy, sdílené dopravy aj. Další opatření pak mají za cíl omezit motoristy nebo je motivovat k změně jejich dopravního chování (Štraub, Jaroš 2019). Rovněž dopravní strategie cílí na redukcii potřeby dopravovat se čili zejména budování takových městských či venkovských prostředí, jež nevyžadují vysokou mobilitu občanů (zejména s využitím osobního automobilu) pro zajištění realizace aktivit každodenní potřeby. V rámci fungování celého systému nelze vnímat jednotlivá opatření separátně. Pro efektivní ovlivnění dopravních systémů směrem jejich k trvalé udržitelnosti a sociální spravedlnosti je zapotřebí přijímat komplexní soubor opatření obsahující jak motivační, tak restriktivní nástroje, jež je zapotřebí implementovat ve vzájemném věcném i časovém souladu (Štraub, Jaroš 2019).

Obrázek 5: Udržitelné dopravní systémy – motivační a restriktivní opatření



Zdroj: Štraub, Jaroš 2019

System bezplatné veřejné dopravy jako příklad opatření pro zvýšení přepravních možností

Jedním z efektivních a celosvětově rozšířených motivačních opatření pro podporu udržitelnosti dopravních systémů prostřednictvím podpory využívání veřejné hromadné dopravy je zavádění systémů bezplatné veřejné dopravy známé pod zkratkou FFTP (angl. Free Fare Transport Policy). Jedná se o motivační opatření ke zpřístupnění veřejné dopravy jejím uživatelům spočívající v úpravě tarifové strategie provozovatele veřejné dopravy na bezplatný model. Přestože je koncept FFTP široce rozšířen do mnoha zemí světa, je stále v jednotlivých zemích vnímán jako nestandardní či raritní. V Evropě je asi nejznámější příkladem Estonská metropole Tallinn, kde je bezplatná doprava implementována v celé síti veřejné dopravy. V našich podmínkách je pak nejznámější příklad Frýdku-Místku. Díky implementaci tohoto konceptu v rozmanitých podmínkách dochází k jeho adjustaci dle lokálních specifik a vytváří se tak unikátní formy jeho fungování. Společně s tím dochází i ke specifikaci cílů, kterých se různá města, regionální vlády či jiné autority provozující systém veřejné dopravy snaží pomocí implementace konceptu FFTP dosáhnout (blíže např. Štraub, Jaroš 2019). Tyto cíle či motivace pro zavedení bezplatné dopravy lze dělit do 4 hlavních aspektů (schematicky znázorněno v Obrázku 6).

Obrázek 6: Cíle implementace konceptu bezplatné veřejné dopravy



Zdroj: Štraub, Jaroš 2019

Environmentální cíle představují primární důvod vzniku myšlenky FFTP. Obecně spočívá ve snaze zvýšit atraktivitu veřejné hromadné dopravy a motivování uživatelů individuální (zejména automobilové) dopravy k jejímu využívání. To v důsledku vede ke snížení intenzity zejména automobilové dopravy v dané oblasti a z ní plynoucích negativních důsledků (hlučnost, smog, dopravní kongesce aj.) (např. Storchmann 2003; Cats et al. 2017).

Sociální cíle jsou druhou skupinou důvodů pro zavedení této politiky. Hlavní motivací je především zvýšit mobilitu a životní úroveň těch skupin lidí, kteří mají omezený přístup k vlastnictví automobilu, v důsledku čehož jsou omezeni v participaci na každodenních (ve společnosti běžných) aktivitách. Jedná se tedy právě o skupiny nejvíce vystavené dopadům dopravní exkluze jako jsou nízkopříjmové skupiny, nezaměstnaní, senioři, mladé rodiny, zdravotně či duševně znevýhodněné osoby, studenti aj. (např. Goeverden et al. 2006; Cats et al. 2017; Carpentieri 2019).

Možná trochu paradoxně může mít zavádění FFTP i **ekonomické důvody**. Nezřídka bývá zaváděna bezplatná veřejná doprava v době mimo dopravní špičku s cílem zvýšit její efektivitu a rozložení objemu cestujících i do nefrekventovaných částí dne (např. Hess 2017). Zároveň dochází i k případům, náklady na výrobu, prodej a kontrolu jízdních dokladů jsou tak vysoké, že může být ekonomicky výhodnější bezplatný systém dopravy. Samotný ekonomický model financování FFTP je zcela individuální dle konkrétních podmínek dané lokality, nicméně trvalá udržitelnost financování tohoto konceptu je zcela zásadní (nejen pro FFTP, ale pro veřejnou dopravu obecně)²¹⁴. Dalšími důvody pro zavádění FFTP patří vedle **propagace a osvěty** služeb veřejné dopravy také například zvýšení **bezpečnosti** na silnicích.

Tyto systémy mohou být implementovány jak na celou provozovanou síť veřejné dopravy, tak i jen na její parciální část (lokality, konkrétní linka, aj.), a to kupříkladu za účelem propagace dané linky či spolupráce se soukromým subjektem, který spolufinancuje provoz konkrétní linky (zaměstnavatel, obchodní domy aj.). Dále pak může systém platit celoročně bez výjimek, či jen v určitých částech dne, týdne, popřípadě roku (víkendy, letní/zimní sezóna, mimo dopravní špičku aj.). Tyto případy mohou sledovat buď podporu plánování dopravy ze strany uživatelů do méně exponovaných období, či naopak v nejvytíženějších obdobích zajistit co největší objem realizované přepravy pomocí hromadné dopravy. Rovněž může být systém implementován jako bezplatná doprava jak pro všechny uživatele, tak jen pro vybrané skupiny, což bývají často místní rezidenti, dále pak senioři, děti, studenti a jiné skupiny ohrožené dopravní exkluzí. Vedle toho lze za částečnou implementaci FFTP považovat i bezplatné, či zvýhodněné jízdné pro účastníky významných událostí v daném místě (koncerty, sportovní události, konference aj.) popřípadě bezplatné jízdné pro uživatele záchytných parkovišť na okraji metropolí (blíže viz Štraub, Jaroš 2019).

Systém FFTP, jakožto jedna z možností podpory užívání veřejné dopravy, prokazatelně vede ke snižování intenzity automobilové dopravy. Díky tomuto systému je doprava pro uživatele dostupnější z hlediska finanční náročnosti dopravovat se, čímž je výrazně posílena možnost přepravovat se zejména jedinců s nízkou osobní mobilitou jakožto nejvíce závislých na veřejné dopravě. Těmto jedincům umožňuje uskutečnit větší množství cest. Tím dochází ke snížení jejich vystavení negativním dopadům dopravní exkluze. Ačkoli implementace FFTP cílí primárně na snížení objemu automobilové dopravy, na druhé straně se pak veřejná doprava stává více atraktivní i pro ty, kdo by jinak kupříkladu jeli na kole či šli pěšky (Storchmann 2003; Volinski 2012), což se potvrzuje i na příkladu Frýdku-Místku

²¹⁴ V případě implementace ve Frýdku-Místku je ekonomický model nastaven tak, že se na financování podílí jednak samotné město, příslušný kraj, ale i menší obce v okolí, kam místní MHD zajíždí. Zároveň je zachována platba za jednorázové jízdenky pro návštěvníky města. Tyto finanční zdroje zajišťují takový objem finančních prostředků, že může být veřejná doprava ve městě a přilehlých obcích pro předplatitele prakticky zdarma (Štraub, Jaroš 2019).

(Štraub, Jaroš 2019). Zároveň je vhodné dodat, že koncept FFTP představuje jen jednu z možností nastavení tarifní politiky. Podobných efektů (zřejmě v menší míře) lze dosáhnout i pouhým snížením sazby jízdného či jiným finančním zvýhodněním.

Další nástroje zvýšení dopravní dostupnosti a osobní mobility

Uvedené cíle FFTP v obrázku 5 lze přenést i do dalších opatření zvyšujících dopravní dostupnost a osobní mobilitu. Trend celkového zvyšování mobility obyvatel, jakožto reakce na obecné zvyšování nároků na mobilitu ve společnosti, je dlouhodobě patrný (viz např. Kenyon et al. 2002; Marada 2010; Hampl, Marada 2015). Strategie cílící na podporu dostupnosti dopravy pro všechny obyvatele jsou zaměřeny proti negativním dopadům tohoto trendu, mezi které patří jednak environmentální a dopravně-provozní problémy spojené s přílišným užíváním individuální dopravy (zejména automobilové), a zároveň i ovlivňování či přesněji zvyšování společenského standardu (referenčního rámce) užívání dopravy, v jehož důsledku jsou jedinci ohroženi dopravní exkluzí stále více odkázaní na individuální způsoby přepravy, přestože k užívání tohoto dopravního módu nemají vhodné předpoklady (viz např. Kenyon 2002). Obecně tak nástroje a opatření dopravní politiky jsou do velké míry cílené proti trendu nárůstu individuální dopravy a k podpoře užívání veřejné dopravy, nemotorizované dopravy či alternativních způsobů dopravy na její úkor. Existuje tak široká škála nástrojů, opatření či přímo subvencí motivačního či restriktivního charakteru s cílem podpořit zapojení všech jedinců do dopravního systému, zvyšovat možnosti jejich osobní mobility a tím snižovat potenciál ohrožení dopravní exkluzí.

Nové možnosti přináší novela zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě²¹⁵, která zavádí pojem tzv. **poptávkové dopravy**, jakožto specifické formy veřejné linkové dopravy, jejíž trasa se tvoří na základě objednávky uživatelů. Organizátorům a provozovatelům veřejné dopravy v Česku se tak otevírají možnosti k implementaci doposud nerealizovatelných opatření, díky kterým mohou efektivněji plánovat dopravu. S relativně stejnými náklady dokáží zajistit vyšší nabídku dopravních služeb, větší flexibilitu i frekvenci spojů. Koncept poptávkové dopravy tak umožňuje implementaci takových dopravních systémů, ve kterých se linky nemusí řídit předem stanovenými jízdními řády, či konkrétními trasami a zároveň umožňuje výstup a nástup cestujících i mimo stanovené zastávky. Zároveň zákon umožňuje uskutečňovat veřejnou dopravu i menšími vozidly (do 8 pasažérů) s nižšími provozními náklady a menšími nároky na kvalifikaci řidičů (dostačující je řidičský průkaz skupiny B). Samotné legislativní zakotvení tohoto institutu cílí zejména na organizaci dopravy ve venkovských prostorech, kde konvenční systémy veřejné dopravy nejsou schopny za stanovených nákladů/ztrát služby efektivně poskytovat. Lze tedy očekávat ze stran jednotlivých obcí či krajů zavádění rozličných systémů poptávkové dopravy do praxe a jejich kombinaci či konektivitu s konvenčními systémy, přičemž poptávková doprava bude koncipována jako komplementární či nadstavbová součást celého dopravního systému zajišťující zapojení obyvatel odlehklých venkovských oblastí do společnosti. Využívají tak základních principů konceptu „first nad last mile“. Tyto systémy a zejména pak forma objednávání dopravy pak musí brát v potaz skupiny obyvatel, jejichž dopravu mají zajišťovat. Ti totiž mají často omezenou možnost, schopnost či dovednost využívat nástrojů elektronické technické

²¹⁵ V době kompletace této práce je návrh zákona v legislativním procesu.

komunikace a paradoxně by tak nový systém mohl vytvořit novou bariéru v užívání dopravy a dopravní exkluzi ohrožených skupin ještě prohloubit.

Nedostatky v zapojení venkovských obcí do dopravního systému jsou již nyní řešeny za pomoci nejrůznějších nástrojů nesoucích prvky poptávkové dopravy. Nicméně se jedná o systémy provozované povětšinou samotnými obcemi či jejich společenstvími/svazky, které však nepředstavují systémové řešení pro komplexní zapojení obcí/lokalit do dopravního systému (nejsou součástí systému veřejné dopravy), a jsou tak pouze alternativním řešením pro dojížděku za konkrétními službami. Jedná se o koncept tzv. „**dopravy na zavolání**“ (blíže viz Čtvrtečková 2006), což je rovněž forma poptávkově orientované dopravy, založené na principech „door to door“ a „first and last mile“. Konkrétně jde kupříkladu o různé typy obecních taxi, senior taxi, medical taxi a jiné formy organizace komunitní dopravy. Novela silničního zákona tak organizátorům dopravy umožňuje do svých integrovaných dopravních systémů zapojit taková řešení, jež skloubí výhody individuální (flexibilita a efektivnost) i hromadné (dostupnost) dopravy. Výsledkem jsou pak formy dopravy, jež jsou na pomezí autobusové či vlakové dopravy a taxislužby. Řada systémů poptávkové dopravy již dlouhodobě úspěšně funguje v zahraničí, ale i v českém prostředí, kupříkladu v okolí Rychnova nad Kněžnou²¹⁶.

Kromě implementace nástrojů na podporu využívání udržitelných způsobů dopravy (zejména veřejné hromadné) a restriktivních opatření vůči užívání individuální dopravy (viz schéma Obrázek 4) existuje i celá řada nástrojů ke zvýšení osobní mobility prostřednictvím zefektivnění individuální automobilové dopravy. Nejrozšířenější je tzv. **Car-pooling**. Jedná se o zcela přirozený nástroj spolujízdy, spočívající ve sdílení nákladů na pravidelnou dopravu za prací, do škol aj., popřípadě může jít o formu nepravidelné/ojedinelé zpravidla bezúplatné (sousedské) výpomoci. Spolujízda (car-pooling) má široké uplatnění v oblastech s problematickou dostupností hromadnou dopravou a zejména pak v pospolitých venkovských oblastech. Potenciálně dopravně vyloučení jedinci prostřednictvím spolujízdy sice získávají další možnost dopravovat se, nicméně tato alternativa u nich podněcuje závislost na ostatních členech společnosti. Existuje celá řada nástrojů podpory sdílených jízd ať už jde o přímou podporu v rámci místní společnosti nebo o zprostředkování spolujízdy zcela neznámých cestujících. Takové formy spolujízdy pak mají ve své podstatě podobu organizovaného autostopu.

Vedle toho existují nástroje sdílení dopravních prostředků jako **car-sharing** (sdílení vozidel), což je koncept, ve kterém není uživatel vlastníkem přepravního prostředku. Car-sharing však vyžaduje implementaci celého systému, jež zajistí dostupnost vozidel v potřebném čase v konkrétních lokalitách a sofistikované nástroje objednávky. To vše musí zajistit zprostředkovatel služby, kterým může být obec, či společenství obcí, kraj, nebo soukromoprávní podnikající subjekt. Z pohledu snižování dopadů dopravní exkluze má car-sharing potenciál zvýšit osobní mobilitu jen u těch jedinců, jež si nemohou vlastnictví automobilu finančně dovolit. Ostatním ohroženým skupinám, které mají jiné omezení v možnostech řídit osobní automobil (věk, zdravotní/duševní stav, dovednosti či strach aj.), se jejich možnost/schopnost dopravovat se nezmění.

²¹⁶ Konkrétní příklady viz projekt Společnosti pro veřejnou dopravu (SPVD) VaV MD ČR 1F81C/021/190 (2010).

Spolujízda i sdílení automobilu mají jediný cíl, a sice zvýšení obsazenosti osobních automobilů pasažéry, čímž je zajištěno jejich efektivnější využívání a předchází se tak negativním dopadům automobilizace jako dopravní kongesce, parkování ve veřejném prostoru, emise, hluk aj. Sdílení vozidel pak zajišťuje efektivnější využívání automobilu v čase, čímž napomáhá zejména k řešení problémů s parkováním (větší čas vozidla v provozu na úkor parkování).

Ke sdílení nedochází jen v případě automobilů, ale i motocyklů, elektromotocyklů či dalších elektrických dopravních prostředků, popřípadě nemotorizovaných dopravních prostředků (kola, koloběžky aj.). Tyto systémy jsou řešením zejména pro větší města a jejich zázemí, kde dokáží efektivně zajistit dopravu obyvatel za základními službami a představují tak alternativu k automobilové dopravě a doplněk systému veřejné dopravy. Jejich nevýhodou je ovšem nemožnost využít této dopravy v nepříznivém počasí, popř. sezónnost. Primárně jsou tyto dopravní prostředky určeny pro individuální přepravu dospělých a zdravých osob a vyžadují základní znalost komunikačních technologií pro ovládání rezervačního/výpůjčního systému. Rovněž je k ekonomicky smysluplnému fungování této služby nutný určitý objem potenciálních uživatelů v dané lokalitě, což ji činí pro venkovský prostor obtížně využitelnou.

Kromě toho je osobní mobilita jedinců zvyšována podporou nemotorizovaných dopravních módů, zejména tady pěší, jízda na kole, koloběžce aj. Ta se projevuje zvláště výstavbou infrastruktury pro tyto dopravní módy (cyklostezky, cyklotrasy, chodníky, či prostory pro úschovu kol), a to především v konektivě na veřejnou dopravu. Právě v kombinaci s hromadnou dopravou pak dochází ke zvýšení jak dopravní dostupnosti, tak osobní mobility jedince.

Resumé ke změnám parametrů dopravní dostupnosti a osobní mobility

Většinová společnost ve svých nárokách na mobilitu každého jedince do velké míry předpokládá vlastnictví/užívání osobního automobilu k zajištění dopravy do zaměstnání, za vzděláním, lékařskou péčí či za službami a aktivitami obecně (viz např. Kenyon et al. 2002). Obecné nároky, jež definují společenský standard dostupnosti v mnoha venkovských a periferních oblastech, ani nelze zajistit jinak než individuální dopravou. K plnohodnotnému zapojení do společnosti je tak zapotřebí mít přístup k osobnímu automobilu. Lze tedy konstatovat, že kdo má k dispozici pro svou přepravu osobní automobil, je dopravní exkluzí ohrožen zcela minimálně. Nicméně řada jedinců nemá k využívání tohoto dopravního módu přístup/předpoklady. Je tedy úkolem regionální a dopravní politiky zajistit adekvátní zapojení všech jedinců do dopravního systému.

Z toho důvodu jsou v diskutovaných opatřeních vesměs navrhovány alternativy k automobilové dopravě či přímo restriktce k jejímu nadužívání, vedené zejména ekologickými či environmentálními podněty. V rámci budování dlouhodobě udržitelného dopravního systému je zapotřebí hledat formy synergického uplatnění jednotlivých dopravních módů. Stěžejní roli však jednoznačně i nadále v tomto úsilí ponese systém veřejné dopravy. Ten svou robustností dokáže být komplexním řešením pro zapojení všech členů společnosti do jejích struktur a aktivit. Veřejná doprava tak představuje minimální standard dopravních služeb poskytovaných v dané lokalitě dostupných bez rozdílu všem potenciálním uživatelům. Ostatní dopravní módy pak selektivně působí na jedince a zvyšují jejich osobní mobilitu. Otázkou je, jak v dané lokalitě standard poskytovaných dopravních služeb definovaný nabídkou

veřejné dopravy koreluje se standardem nároků na mobilitu a dostupnost ve smyslu potřeby dopravovat se.

Veřejná doprava má nyní k zajištění svého poslání vhodný nástroj v podobě institutu poptávkové dopravy zavedené novelou silničního zákona. Ta umožní efektivněji poskytovat služby veřejné dopravy ve venkovském prostoru a zajištění jejich adekvátního zapojení do dopravního systému. Tento páteří systém je pak vhodné doplňovat dalšími alternativními dopravními systémy zajišťujícími dopravu specifických skupin obyvatel za specifickým typem služeb. Dostupnost služeb veřejné dopravy v konkrétní lokalitě určuje míru zapojení místních obyvatel do společenských struktur, kterou mají individuální jedinci následně možnost ovlivnit charakteristikami své osobní mobility.

Systémovou podporou zapojení ohrožených skupin do dopravního systému se v současnosti zabývá kromě ministerstva dopravy i ministerstvo životního prostředí. To připravuje celou sadu opatření²¹⁷ cílených na omezení tzv. dopravní chudoby. Ta představuje podobný koncept jako dopravní exkluze, přičemž se zaměřuje na přístup k dopravě zejména z pohledu nákladů na dopravu v rámci rozpočtů domácností. Jako dopravně chudé tak jsou definovány oblasti, kde náklady na dopravu zaujímají největší podíl na příjmech domácností. Právě na tyto domácnosti pak strategie cílí svá podpůrná opatření a subvence²¹⁸.

Právo na dopravu přísluší každému členovi společnosti, tím spíše, když struktury společnosti vyžadují pro naplnění základních potřeb jedinců dopravovat se k místům jejich lokalizace (viz např. Sheller 2021). Doprava je služba, avšak v moderní společnosti je úzce spojena s vlastnictvím. Je potřeba vlastnit dopravní prostředek (myšleno automobil) k tomu, aby jedinci mohli své plně saturovat v čase a místě dle své vlastní volby. Rozvoj společnosti a dopravních systémů obzvlášť by měl tíhnout k situaci, kdy doprava bude čistou službou nevyžadující vlastnictví.

²¹⁷ V rámci Sociálně klimatického fondu. Evropské unie.

²¹⁸ Strategická opatření nejsou doposud publikována, autor práce členem Tematické pracovní skupiny Sociálního klimatického fondu zaměřené na dopravu organizované ministerstvem životního prostředí.

6. Závěrečné shrnutí

Sociální nerovnosti jsou a vždy byly zcela přirozenou součástí všech společností. Je ovšem úkolem každé společnosti zajistit sociální smír definující jejich únosnou míru. Sociální nerovnosti se stávají problémem právě až v momentě, kdy tuto únosnou míru přerostou a stanou se sociálními disparitami.

V sociálních vědách došlo v 70. letech 20. století ke konceptuální posunu ve vnímání společenských disparit. Na místo konceptu chudoby ve svém materiálním pojetí začalo být významně akcentováno zapojení jedince do společenských struktur a procesů ve smyslu sociální exkluze. Materiální chudoba je pak vnímána jako jedna z dimenzí²¹⁹ sociální exkluze. V rámci důrazu na zapojení jedinců do společnosti již není natolik zdůrazňován princip rovnosti jednotlivých členů společnosti, nýbrž princip spravedlnosti v jejich přístupu ke společenským zdrojům.

Z pohledu sociální geografie je územní dimenze sociálních nerovností tedy regionální rozdíly v přístupu ke společenským zdrojům stěžejním výzkumným tématem. Extrémním případem nerovností je pak sociální exkluze, v níž se odráží i tradiční geografické a zejména pak dopravněgeografické přístupy ke studiu sociálních disparit jako je polarizace společnosti a s ní související polohový potenciál sídel, problematika dopravní dostupnosti, dopravního chování, volby dopravního prostředku či mobility obyvatel.

Samotné sociální vyloučení může nabývat různých podob a forem. Je-li sociální vyloučení dopravně podmíněno, hovoříme o dopravní exkluzi. Jedná se o selektivně působící diferenciací proces, v důsledku, jehož působení určitá část společnosti nemá možnost plně participovat na jejích aktivitách a procesech, přičemž příčinou tohoto vyloučení je polohová odlehlost, dopravní nedostupnost či nedostatečná mobilita jedinců. Ti jsou tak nedostatečně zapojeni do dopravního systému či jsou z něj zcela vyloučeni, a tím pádem ztrácí možnost plně participovat na ve společnosti běžných aktivitách. Forma vyloučení jedinců tedy spočívá v nedostatečném zapojení do dopravy, jedinci jsou tak „vyloučení dopravou“. Dopravní exkluze se oproti tradičnímu vnímání tématu dopravní dostupnosti zaměřuje spíše na samotné zapojení konkrétních lokalit do dopravního systému. Stejně tak na místo obecně vnímané mobility obyvatel, jako možnosti jejich dopravy, zdůrazňuje dopravní exkluze vztah mezi individuální schopnosti/možnosti jedinců dopravovat se a jejich zcela individuální potřebou dopravovat se.

Dopravní exkluze má 3 základní složky definující její vnější rámce a vnitřní podmíněnosti. Vnější rámce představují objektivně působící faktory vztahované k samotné lokalitě: polohový potenciál sídel a míra

²¹⁹ Konkrétně ekonomická dimenze.

akcesibilita, vedle toho pak vnitřní podmíněnosti představuje subjektivní faktor: úroveň osobní mobility. Vzájemné působení těchto 3 faktorů v konkrétní lokalitě (jejich unikátní kombinace) určuje typ/formu dopravní exkluze, kterému jsou jedinci v dané lokalitě vystaveni. Typ exkluze definuje podmínky, za kterých k dopravnímu vyloučení v území dochází a působení kombinace zmiňovaných faktorů ji může ještě dále prohlubovat. Oblasti s podobnými charakteristikami pak čelí stejnému typu vyloučení, přičemž i nástroje a strategie ke zmírnění negativních dopadů dopravní exkluze budou v těchto oblastech obdobné.

Odolnost jedinců vůči negativnímu působení projevů dopravní exkluze je zcela individuální a může se výrazně lišit dokonce i v rámci jedné domácnosti. Ne všichni obyvatelé lokality vystavené určitému typu dopravní exkluze tak musí danému vyloučení reálně čelit a nemusí tedy být zákonitě vyloučení (zejména díky parametru osobní mobility). Naopak i v lokalitách v jádrových oblastech s kvalitním zapojením do dopravního systému mohou existovat vyloučení jedinci. Dopravní exkluze je tak spíše než exaktně měřitelný jev spíše imanentní pocit každého jedince, který buď dokáže v daných dopravně-dostupnostních podmínkách a s využitím svých osobních charakteristik mobility zajistit své potřeby dopravovat se, či nedokáže. V tomto směru rovněž nelze hovořit o existenci faktorů či konkrétních podmínek, jež by byly pro vznik dopravní exkluze dostačující či dokonce nezbytné. Právě z toho důvodu hovoříme o faktorech potenciálně ovlivňujících vznik dopravní exkluze.

Definované 3 potenciálně působící faktory dopravní exkluze jsou zároveň klíčovými parametry pro řešení dopravního vyloučení. Na jedné straně jsou totiž tyto faktory příčinou vzniku dopravní exkluze, jejího prohlubování či jsou podstatou jejího negativního působení a konkrétních dopadů na jedince/lokalitu. Avšak na straně druhé představují parametry, jejichž pozitivním ovlivněním lze dopravní exkluzi čelit. Opatření pro zmírnění dopadů dopravní exkluze jsou proto zaměřena na ovlivnění zmíněných parametrů (působících faktorů). Zjednodušeně spočívají ve snaze zvýšit možnosti jedinců dopravovat se individuálně, či pomocí veřejné dopravy či naopak snižovat potřebu dopravovat se (lokalizace služeb, popř. jejich mobilita). Jednotlivé strategie by měly být, pokud možno, lokálně diferencované dle konkrétních místních podmínek. Implementovaná řešení by tak měla odpovídat konkrétnímu typu dopravního vyloučení, tj. kombinaci působících objektivních i subjektivních faktorů.

Vypořádání se s působením dopravní exkluze je úkolem regionální politiky, dopravní politiky či nastavení administrativních struktur státu. Konkrétními aktéry pak jsou vesměs veřejnoprávní instituce na různých řádovostních úrovních (ústřední orgány, krajská samospráva, obce, společenství obcí, mikroregionální sdružení, organizátoři veřejné dopravy aj.). Ty mají k řešení celou řadu nástrojů, které však opatření mají zpravidla dvě základní podoby. Buď se jedná o strukturální změny měnící lokalizaci cílů dojížděky a polohový potenciál jednotlivých sídel, nebo jde o změny dopravního systému a zvyšování mobility jedinců, popřípadě mobility vílu dojížděky (zboží a služeb). Pakliže tyto inkluzivní mechanismy selhávají, jsou obyvatelé odkázáni na svou individuální schopnost dopravovat se (osobní mobilitu), která u řady z nich nedosahuje úrovně k zajištění jejich individuálních potřeb.

Řešení v podobě dopravní inkluze je tak velmi obtížným procesem, jelikož se jedná o multidimenzionální a zároveň multidisciplinární problém. Je tedy zapotřebí koordinovaného

a komplexního řešení, které jednak vymezí základní společenské struktury²²⁰ a zároveň dokáže cílit na konkrétní jedince či lokality, které jsou z takto definovaného systému vylučovány. Věcnou rovinou problematiky je pak implementace opatření zajišťujících samotné zapojení lokalit či konkrétních jedinců do dopravního systému, a tím pádem i do společnosti jako takové.

Každý jedinec má právo k naplňování svých potřeb prostřednictvím využívání dopravního systému. Možnosti a schopnosti jedinců jej využívat se však výrazně liší. Problémem proto není nedostatek dopravních příležitostí, ale jejich nedostupnost pro konkrétního jedince. Doprava je jednou ze základních svobod člověka. Naplnění této svobody mu pak otevírá cestu ke svobodám dalším. V případě nenaplnění této svobody je naopak znemožněn přístup k aktivitám ve společnosti běžným, což je podstatou působení dopravní exkluze.

²²⁰ Ve smyslu zejména dopravních struktur a sídelních struktur.

7. Literární zdroje

ALEXIS, P.A. (2020): Transport Measures and Income Inequality: Accessing How Transport Interventions Can Improve Income Equality. London School of Economics and Political Science, 25 p.

AMAN, J.J.C., SMITH-COLIN, J. (2020): Transit Deserts: Equity analysis of public transit accessibility. *Journal of Transport Geography*, vol. 89; iss. 1, 102869.

ARON, R. (1969) *Les Désillusions du progrès*. Paris, Calmann-Lévy, 375 p.

ARCHER, M. S. (2003): *Structure, agency and the internal conversation*. Cambridge:Cambridge University Press. ISBN 9781139087315

ATKINSON, R. (2000): Občanství a boj proti sociální exkluzi v kontextu reformy sociálního státu. *Sociální studia*, Brno Masarykova univerzita, vol. 5, pp. 47–66.

BANISTER, D. (2008): The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, vol. 15, iss. 2, pp. 73–80.

BAUMAN, Z. (2001): *Community: Seeking Safety in an Insecure World*. UK: Polity Press

BEETZ, S. (2008): Peripherisierung als räumliche Organisation sozialer Ungleichheit. In: Barlösius, E., Neu, C. (eds.). *Peripherisierung – eine neue Form sozialer Ungleichheit*. Materialien der Interdisziplinären Arbeitsgruppe, Berlin: Brandenburgische Akademie der Wissenschaften, pp. 7–16.

BERNARD, J., ŠIMON, M. (2017): Vnitřní periferie v Česku: Multidimenzionalita sociálního vyloučení ve venkovských oblastech. *Sociologický časopis*, vol. 53, iss. 1, pp. 3–28.

BERNT, M., COLINI, L. (2013): *Exclusion, Marginalization and Peripheralization. Conceptual Concerns in the Study of Urban Inequalities*. Working paper no. 49. Erkner: LeibnizInstitute for Regional Development and Structural Planning.

BEZÁK, A. (2000): Funkčné mestské regióny na Slovensku. *Geographia Slovaca*. Geografický ústav SAV, Bratislava, 88 p.

BLAŽEK, J., CSANK, P. (2007): Nová fáze regionálního rozvoje v ČR? *Sociologický časopis*, vol. 43, iss. 5, pp. 945–965.

BLAŽEK, J., UHLÍŘ, D. (2011): *Teorie regionálního rozvoje: nástin, kritika, implikace*. Karolinum, Praha, 2nd ed., 343 p.

BOURDIEU, P. (1986): The forms of capital. In J. G. Richardson (ed.), *Handbook of theory and research for the sociology of education*, New York: Greenwood Press, pp. 46–58.

- BURCHARDT T., LE GRAND, J., PIACHAUD D. (1999): Social exclusion in Britain 1991–1995. *Social Policy and Administration*, vol. 33, no. 3, pp. 227–244.
- CARPENTIERI, G., GUIDA, C., MASOUMI, E. H. (2019): Measuring Multimodal Accessibility to Urban Services for Elderly. An application at primary health services in the city of Naples. In: Gargiulo, C., Zoppi, C. (eds.) *Planning, Nature and Ecosystem Services*. FedOA Press: Naples, Italy; pp. 810–825.
- CATS, O., SUSILO, Y. AND REIMAL, T. (2017): The prospects of free-fare public transport: evidence from Tallinn. *Transportation*, vol. 44, iss. 5, pp. 1083–1104.
- CHURCH A., FROST M. SULLIVAN K. (2000): Transport and social exclusion in London. *Journal of Transport Policy*, vol. 7, iss. 3, pp. 195–205.
- CLEMENTS, F.E. (1936): Natural and Structure of the Climax. *Journal of Ecology*, vol. 24, pp. 252–284.
- COLEMAN, J. S. (1988): Social Capital in the Creation of Human Capital. *American Journal of Sociology (suplement)*, vol. 94, pp. S95–120
- COLLINS, R. (1975). *Conflict Sociology: Toward an Explanatory Science*. New York: Academic Press, 584 p. ISBN 0121813509, 9780121813505.
- COOMBES, M. G., GREEN, A. E., OPENSHAW, S. (1986): An Efficient algorithm to generate official statistical reporting areas: the case of the 1984 travel-to-work areas revision in Britain. *The Journal of the Operational Research Society*, vol. 37, iss. 10, pp. 943–953.
- COOMBES, M., CASADO-DÍAZ, J., MARTÍNEZ-BERNABEU, L., CARAUSU, F. (2012): Study on comparable labour market areas. Luxembourg: Eurostat, 68 p.
- ČTVRTEČKOVÁ, S. (2006): Dopravní obslužnost regionu se zaměřením na handicapované osoby. *Disertační práce, Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera*, 124 p.
- DELBOSCA, CURRIE G. (2011): The spatial context of transport disadvantage, social exclusion and well-being. *Journal of Transport Geography*, vol. 19, pp. 1130–1137.
- DOKOUPIL, J. (2004): Hranice a hraniční efekt. In: Jeřábek, M., Dokoupil, J., Havlíček T. [eds.]: *České pohraničí – bariéra nebo prostor zprostředkování?*, Praha, Academia, pp. 47–58.
- DURKHEIM, E., MAUSS, M. (1963): *Primitive Classification*. Routledge, London, 102 p.
- ENGELS B., LIU G. (2011): Social exclusion, location and transport disadvantage amongst non-driving seniors in a Melbourne municipality, Australia. *Journal of Transport Geography*. vol. 19, pp. 984–996.
- EL-GENEIDY A., LEVINSON M. (2006): *Access to Destinations: Development of Accessibility Measures*. Access to destinations study series, Report No. 1. Minnesota Department of Transportation.
- FOUCAULT, M. (1978): *The Will to Knowledge: The History of Sexuality*. London: Penguin.
- FOUCAULT, M. (1996): *Myšlení vnějšku*. [1967]. Praha: Herrmann & synové.

- GARRISON, W. L. (1960): Connectivity of the interstate highway systém. Papers in Regional Science, Wiley Blackwell, vol. 6, iss.1, pp. 121–137.
- GIDDENS, A. (1998): Důsledky modernity. Praha: SLON.
- GIDDENS, A. (1999): Sociologie. Praha: Argo, ISBN 9788072031245
- GLUCKMAN, M. (1955): Custom and Conflict in Africa. Oxford: Basil Blackwell, 173 p.
- GRANOVETTER, M. (1973): The Strength of Weak Ties. American Journal of Sociology, vol. 78, pp. 1360–1380.
- GODLUND, S. (1956): The function and growth of bus traffic within the sphere of urban influence. Lund studies in geography series B, no. 18. Gleerup, Lund, pp. 73-80.
- GOEVERDEN, C., RIETVIELD, P., KOELEMEEJER, J. AND PEETERS, P. (2006): Subsidies in Public Transport. European Transport, vol. 6, iss. 32, pp. 5–25.
- GREEN, F. H. W. (1950): Urban hinterlands in England and Wales: An analysis of bus services. Geographical journal, vol. 116, Royal Geographical Society, London, pp. 64-88.
- GREEN, F. H. W. (1953): Community of interest areas in western europe: some geographical aspects of local passenger traffic. Economic geografie, vol. 29, iss. 4, Clark University, New Hampshire, pp. 283–298.
- GREEN, F. H. W. (1966): Urban hinterlands: fifteen years on. Geographical journal, vol. 132, Royal Geographical Society, London, pp. 64–88.
- GREGORY, D., JOHNSTON, R., PRATT, G. WATTS, M. J., WHATMORE, S. (2016): The Dictionary of Human Geography. 5th ed., Wiley-Blackwell, 1052 p.
- HALÁS, M. (2008): Priestorová polarizácia spoločnosti s detailným pohľadom na periférne regióny Slovenska. Sociologický časopis, vol. 44, iss. 2, pp. 349–369. ISSN 0038-0288
- HALÁS, M. (2014): Modelovanie priestorového usporiadania a dichotómie centrum – periféria. Geografie vol. 119, iss. 4, pp. 384–405. ISSN 1212-0014
- HALÁS, M., BLAŽEK, V., KLAPKA, P., KRAFT, S. (2021): Population movements based on mobile phone location data: the Czech Republic. Journal of Maps, vol. 17, iss. 1, pp. 116–122.
- HALÁS, M., KLAPKA, P. (2010): Regionalizace Česka z hlediska modelování prostorových interakcí. Geografie, vol. 115, iss. 2: pp. 144–160.
- HALÁS, M., KLAPKA, P. (2020): Heterogenita a kontinuita geografického prostoru: příklad funkčních regionů Slovenska. Geografie, vol. 125, iss. 3, pp. 319-342.
- HALÁS, M., KLAPKA, P., BLEHA, B., BEDNÁŘ, M. (2014): Funkčné regióny na Slovensku podľa denných tokov do zamestnania. Geografický časopis, vol. 66, iss. 2: pp. 89–114.

- HAMPL, M. (1996): Geografická organizace společnosti a transformační procesy v České republice. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, Praha, 395 p.
- HAMPL, M. (2002): Regionální organizace společnost: principy a problémy studia. *Geografie*, vol. 107, iss. 4, pp. 333–348.
- HAMPL, M. (2005): Geografická organizace společnosti v České republice: Transformační procesy a jejich obecný kontext. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, Praha, 147 p.
- HAMPL, M., GARDAVSKÝ, V., KÜHNEL, K. (1987): Regionální struktura a vývoj systému osídlení ČSR. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, Praha, 255 p.
- HAMPL, M., MARADA, M. (2015): Sociogeografická regionalizace Česka. *Geografie*, vol. 120, iss. 3, pp. 397–421.
- HAMPL, M., MARADA, M. (2016): Metropolizace a regionální vývoj v Česku v transformačním období. *Geografie*, vol. 121, iss. 4, pp. 566–590.
- HANNAM, K., SHELLER, M., URRY, J. (2006): Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings. *Mobilities*, vol. 1; iss. 1, pp. 1–22.
- HAVLÍČEK, T., CHROMÝ, P., (2001): Příspěvek k teorii polarizovaného vývoje území se zaměřením na periferní oblasti. *Geografie*, vol. 106, iss. 1, pp. 1–11.
- HAVLÍČEK, T., CHROMÝ, P., JANČÁK, V., MARADA, M. (2005): Vybrané teoreticko-metodologické aspekty a trendy geografického výzkumu periferních oblastí. In: Novotná, M. (ed.): *Problémy periferních oblastí*, Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy, Praha, pp. 6–24.
- HESS, D.B., (2017): Decrepting fare-free public transport in Tallinn, Estonia. *Case Studies on Transport Policy*, vol. 5, iss. 4, pp. 690–698.
- HINE J., (2008): Transport and social justice. [in] R. D. Knowles, J. Shaw, I. Docherty (eds.), *Transport Geographies Mobilities, Flows and Spaces*. Oxford: John-Wiley/Blackwells.
- HINE J., MITCHELL F. (2003): *Transport disadvantage and social exclusion: Exclusionary mechanisms in transport*. Transport and Society Series. Aldershot – UK: Ashgate Publishing Limited.
- HOBBS, T. (2008): *Thomas Hobbes: Leviathan*. Marshall Missner (ed.), Pearson Longman, 264 p. ISBN 0321276124, 9780321276124
- HORÁK, J., BURIAN, J. (2019): *Prostorové simulační modelování dopravní dostupnosti*. Edice Geographica, ČGS, Praha, 360 p. ISBN 9788090772809
- HORŇÁK, M., HLUŠKO, R., ROCHOVSKÁ, A., LELKESOVÁ, V. (2023): Public transport accessibility and spatial exclusion in Roma settlements: A case study of three regions in Eastern Slovakia. *Moravian Geographical Reports*, vol. 31, iss. 1, pp. 27–38.
- HORŇÁK, M., KRAFT, S. (2015): Functional transport regions in Slovakia defined by passenger-car traffic flows. *Mitteilungen der Osterreichischen Geographischen Gesellschaft*, vol. 157, iss. 1, pp. 109–128.

- HUDEČEK, T. (2008): Akcesibilita a dopady její změny v Česku v transformačním období: vztah k systému osídlení. Disertační práce, KSGRR, PŘF, UK, Praha, 148 p.
- HUDEČEK, T. (2010): Dostupnost v Česku v období 1991-2001: vztah k dojíždě do zaměstnání a do škol. Edice Geographica, ČGS, Praha, 141 p.
- HŮRSKÝ, J. (1969): Metody grafického znázornění dojížděky do práce. Rozpravy Československé akademie věd, vol. 79, iss 3, Academia, Praha, 90 p.
- HŮRSKÝ, J. (1978a): Metody oblastního členění podle dopravního spádu: úvod do teorie předělu osobní dopravy. Rozpravy Československé akademie věd, Academia, Praha, 96 p.
- HŮRSKÝ, J. (1978b): Regionalizace České socialistické republiky na základě spádu osobní dopravy. Studia Geographica vol. 59, GÚ ČSAV, Brno, 182 p.
- CHROMÝ P., JANČÁK V., MARADA M., HAVLÍČEK T. (2011) Venkov – žitý prostor: regionální diferenciacie percepce venkova představiteli venkovských obcí v Česku. Geografie, vol. 116, no. 1, pp. 23–45.
- JANČÁK, V., HAVLÍČEK, T. CHROMÝ, P., MARADA, M. (2006): Research on peripheral regions in Czechia: Theoretical and methodological remarks and basic results. Acta Geographica Universitatis Comenianae, vol. 48, pp. 89–99.
- JANČÁK, V., HAVLÍČEK, T., CHROMÝ, P., MARADA, M. (2008): Regional differentiation of selected conditions for the development of human and social capital in Czechia. Geografie, vol. 113, iss. 3, pp. 269–284.
- JANČÁK, V., CHROMÝ, P., MARADA, M., HAVLÍČEK, T., VONDRÁČKOVÁ, P. (2010): Sociální kapitál jako faktor rozvoje periferních oblastí: Analýza vybraných složek sociálního kapitálu v typově odlišných periferiích Česka. Geografie, vol. 115, iss. 2, pp. 207–222.
- JANDOUREK, J. (2009): Úvod do sociologie. Vyd. 2. Praha: Portál, 231 s. ISBN 9788073676445
- JAROŠ, V. (2010): Dopravní dostupnost vybraných obcí Karlovarského kraje. Bakalářská práce, Pedagogická fakulta Západočeské univerzity v Plzni, Plzeň, 55 p.
- JAROŠ, V. (2012): dopravní dostupnost obcí Karlovarského kraje individuální a hromadnou dopravou. Diplomová práce, Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy, Praha, 110 p.
- JAROŠ, V. (2017): Social and transport exclusion. Geographia Polonica, vol. 90, iss. 3, pp. 247-263.
- JAROŠ, V. (2024): Geolocation Data as a Research Tool for the Organization of the Settlement System and Mobility Mapping – Case Study of the Spatial Mobility Model in Czechia. In: Akerkar, R. (ed.): AI, Data, and Digitalization, SAIDD 2023, Springer, p. 203.
- JEŘÁBEK, M., DOKOUPIL, J., FIEDOR, D., KREJČOVÁ, N., ŠIMÁČEK, P., et al. (2021): Nové vymezení periferií Česka, Geografie, vol. 126, iss. 4, pp. 419-443. ISSN 12120014
- JEŘÁBEK, M., WOKOUN, R., et al. (2023): Vnitřní a vnější periferie Česka. Od genetické determinace k územní kohezi. Praha: Nakladatelství Leges, 325 p. ISBN 9788075026583

- JIAO, J. (2017): Identifying transit deserts in major Texas cities where the supplies missed the demands. *The Journal of Transport and Land Use*, vol. 10, iss. 1, pp. 529-540.
- JIAO, J., DILLIVAN, M. (2013): Transit Deserts: The Gap Between Demand and Supply. *Journal of Public Transportation*, vol. 16, iss. 2, pp. 23-39.
- JOSEPH, A. E., PHILLIPS, D. R. (1984): *Accessibility and utilization: geographical perspectives on health care delivery*. Harper & Row, 214 p.
- KELLER, J. (2005): *Dějiny klasické sociologie*. Sociologické nakladatelství – SLON, Praha, 530 p. ISBN 8086429520
- KELLER, J. (2006): *Úvod do sociologie*. Sociologické nakladatelství – SLON, Praha, 204 p. ISBN 8086429393, 9788086429397
- KENYON, S. (2011): Transport and social exclusion: access to higher education in the UK policy context. *Journal of Transport Geography*, vol. 19, pp. 763–771.
- KENYON S., LYONS G., RAFFERTY J. (2002): Transport and Social Exclusion: Investigating the Possibility of promoting Inclusion through Virtual Mobility. *Journal of Transport Geography*, vol. 10, pp. 207–209.
- KENYON S., RAFFERTY J., LYONS G. (2003): Social exclusion and transport: A role for virtual accessibility in the alleviation of mobility-related social exclusion? *Journal of Social Policy*, vol. 32, iss. 3, pp. 317–38.
- KINCAID, H. (1990): Functional Explanations in the Social Sciences. *PSA: Proceedings of the Biennial Meeting of the Philosophy of Science Association* 1, pp. 341–354.
- KLAPKA, P. (2019): *Regiony a regionální taxonomie: koncepty, přístupy, aplikace*. Univerzita Palackého v Olomouci, Olomouc, 460 p.
- KLAPKA, P. (2020): *Prostorové interakce a jejich konceptualizace: problematika identifikace funkčních regionů*. Habilitační práce, Přírodovědecká fakulta, 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*, vol. 22, iss. 4, pp. 2–13.
- KLAPKA, P., HALÁS, M., NETRDOVÁ, P., NOSEK, V. (2016): The efficiency of areal units in spatial analysis: Assessing the performance of functional and administrative regions. *Moravian Geographical Reports*, vol. 24, iss. 2, pp. 47–59.
- KNOWLES, R. D. (1993). Research agenda in transport geography for the 1990s. *Journal of Transport Geography*, vol. 1, iss. 1, pp. 1–10.
- KNOWLES, R.D., SHAW, J. AND DOCHERTY, I. (Eds.) (2008) *Transport Geographies: Mobilities, Flows and Spaces*. Blackwell Publishing, 320 p. ISBN 9781405153225

- KOBAYASHI, A. (1997): The paradox of difference and diversity (or, why the threshold keeps moving). In: Jones, J. P., et al. (eds.): *Thresholds in Feminist Geography: Difference, Methodology, Representation*. Rowman and Littlefield, Lanham, pp. 3–9.
- KOMORNICKI T., ROSIK P., ŚLESZYŃSKI P., POMIANOWSKI, W. (2010): How can we measure spatial accessibility of the territory of Poland?. *Europa XXI*, vol. 21, Warsaw: Institute of Geography and Spatial Organization PAS, pp. 7–17.
- KORČÁK, J. (1966): Vymezení oblastí maximálního zalidnění. *Acta Universitatis Carolinae*, vol. 1, iss. 2, pp. 65–72.
- KÖRNER, M., MÜLLER, J., FEISTNEROVÁ, R., ALMÁSYOVÁ, B. (2017): Sídelní struktura České republiky. Návrh kategorizace center osídlení ČR a vymezení hlavních vazeb center v celorepublikovém a středoevropském kontextu. AURS,, ÚRS Praha, 46 p.
- KRAFT, S. (2012): A transport classification of settlement centres in the Czech Republic using cluster analysis. *Moravian Geographical Reports*, vol. 20, iss. 3, pp. 38–49
- KRAFT, S. (2013): Nodální dopravní regiony v Jihočeském kraji: implikace pro regionální dopravní politiku. In: 16. Mezinárodní kolokvium o regionálních vědách. Sborník příspěvků. Masarykova univerzita, Brno, pp. 120–126.
- KRAFT, S., BLAŽEK, V., MARADA, M. (2021): Exploring the daily mobility rhythms in an urban environment: Using the data from intelligent transport systems. *Geografie* vol.127, iss. 2, pp. 127–144.
- KRAFT, S., KVĚTOŇ, T., BLAŽEK, V., POJSL, L., RYPL, J. (2020): Travel diaries, GPS loggers and Smartphone applications in mapping the daily mobility patterns of students in an urban environment. *Moravian Geographical Reports*, vol. 28, iss. 4, pp. 259–268.
- KRAFT, S., MARADA, M. (2017): Delimitation of functional transport regions: understanding the transport flows patterns at the micro-regional level. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, vol. 99, pp. 79–93.
- LEVITAS, R. (1996): The concept of social exclusion and the new Durkheimian hegemony. *Critical Social Policy*, vol. 16, iss. 46, pp. 5–20.
- LEVITAS, R. (2003): The idea of social inclusion. *Building Social Inclusion Conference*, Ottawa: University of Bristol.
- LEVITAS, R., PANTAZIS, C., FAHMY, E., GORDON, D., LLOYD, E., PATSIOS, D., (2007): The multidimensional analysis of social exclusion. Department of Sociology and School for Social Policy, Townsend Centre for the International Study of Poverty & Bristol Institute for Public Affairs, University of Bristol.
- LEWIS, O. (1966): *The Culture of Poverty*. *Scientific American*, vol. 215, iss. 4, pp. 19–25.
- LIPSET, S. M., BENDIX, R. (1966): *Social Mobility in Industrial Society*. University of California Press; 332 p. ISBN 9780520303799

- LUCAS, K. (2012): Transport and social exclusion: Where we are now. *Transport Policy*, vol. 20, pp. 105–113.
- LUCAS, K., BATES, J., MOORE, J., CARRASCO, J. A. (2016a): Modelling the relationship between travel behaviours and social disadvantage. *Transportation Research part A: Policy and Practice*, vol. 85, iss. 5, pp. 157–173.
- LUCAS K., GROSVENOR T., SIMPSON R. (2001): *Transport, the environment and social exclusion*. York: Joseph Rowntree Foundation.
- LUCAS, K., MATTIOLI, G., VERLINGHIERI, E., GUZMAN, A. (2016b): Transport poverty and its adverse social consequences. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers - Transport*, vol. 169, iss. 6. pp. 353–365.
- LUZ, G., PORTUGAL, L. (2021). Understanding transport-related social exclusion through the lens of capabilities approach. *Transport Reviews*, vol. 42, iss. 4, pp. 503–525.
- MACKETT R., THOREAU R. (2015): Transport, social exclusion and health. *Journal of Transport and Health*, vol. 2, iss. 4, pp. 610–617.
- MARADA, M. (2001): Vymezení periferních oblastí Česka a stádium jejich znaků pomocí statistické analýzy. *Geografie*, vol. 106, iss. 1, pp 12–24.
- MARADA, M. (2006): Vertikální a horizontální dopravní poloha středisek osídlení Česka. In: Kraft, S., Mičková, K. Rypl, J., Švec, P., Vančura, M. (eds.). *Česká geografie v evropském prostoru - sborník příspěvků z XXI. sjezdu České geografické společnosti*. České Budějovice: Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích.
- MARADA, M. (2008): Transport and geographical organization of society: case study of Czechia. *Geografie*, vol. 113, iss.2, pp. 285–301.
- MARADA, M. (2010): *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku*. Edice Geographica, ČGS, Praha, 165 p. ISBN 9788090452121
- MARADA M., HUDEČEK T. (2006): Accessibility of peripheral regions: A case of Czechia. *Europa XXI*, vol. 15, Warsaw: Institute of Geography and Spatial Organization, pp. 43–49.
- MARADA, M., CHROMÝ, P., JANČÁK, V., HAVLÍČEK, T., PILEČEK, J. (2019): Spatial Differentiation of Social Capital: A Case Study of Peripheral and Rural Microregions in Czechia. In: Leimgruber, W., Chang-yi, D.CH. (eds.): *Rural Areas Between Regional Needs and Global Challenges. Transformation in Rural Space. Perspectives on Geographical Marginality*, Springer, Cham, 4, pp. 31–52.
- MARADA, M., FRÁNĚ, L., JÁNOŠ, V., JAROŠ, V., KRAFT, S., KRÍŽ, M., KOWALSKI, M. (2016): Rychlá spojení metropolitních oblastí: dopady (nové) dostupnosti na pracovní trh. Projekt TA ČR beta (201605023) – Certifikovaná metodika Ministerstva dopravy ČR, 35 p.
- MARADA, M., KOMÁREK, M., ŠIMBERA, J. (2023): Metropolitan polynodal cores as the basis of the new regional organization of Czechia. *Geografie*, vol. 128, iss. 1, pp. 49–74.

- MARADA, M., KVĚTOŇ, V. (2006): Význam dopravní obslužnosti v rozvoji venkovských oblastí. Sborník příspěvků z mezinárodní konference Venkov je náš svět. Provozně-ekonomická fakulta, Česká zemědělská univerzita v Praze, Praha, pp. 422–431.
- MARADA, M., KVĚTOŇ, V. (2010): Diferenciace nabídky dopravních příležitostí v českých obcích a sociogeografických mikroregionech. Geografie, vol. 110, iss. 1, pp. 21–43.
- MAREŠ, P. (2000): Chudoba, marginalizace, sociální vyloučení. Sociologický časopis, vol. 36, iss. 3, pp. 285–297.
- MAREŠ P. (2002): Marginalizace, sociální exkluze. In: Sirovátka, T. (ed.) Menšiny a marginalizované skupiny v České republice. Brno: Masarykova univerzita, pp. 9–21.
- MAREŠ P., (2006): Sociální exkluze, sociální inkluze a sociální koheze: diskurs a realita. In: Sirovátka, T. (ed.), Sociální vyloučení a sociální politika. Brno: Masarykova univerzita, pp. 15–24.
- MAREŠ, P., HORÁKOVÁ, M., RÁKOCZYOVÁ, M., (2008): Sociální exkluze na lokální úrovni. Výzkumný ústav práce a sociálních věcí, Praha, 77 p. ISBN 9788074160141
- MAREŠ, P., SIROVÁTKA, T. (2008): Sociální vyloučení (exkluze) a sociální začleňování (inkluze). Sociologický časopis. vol. 44, iss. 2, pp. 113–138, ISSN 00380288
- MARTENS, K. (2017): Transport Justice, designing fair transportation systems. Routledge, 256 p. ISBN 9780415638326
- MASLOW, A. (1970): Motivation and Personality. 2nd ed., New York: Harper & Row, 396 p.
- MASSEY, D. S., DENON, N. A. (1993): American apartheid: segregation and the making of the underclass. Cambridge: Harvard University Press.
- MICHNIAK, D. (2002): Dostupnosť ako geografická kategória a jej význam pri hodnotení územno-správneho členenia Slovenska. Dizertační práce, Geografický ústav Slovenskej akadémie vied, Bratislava, 125 p.
- MIRVALD, S. (1993): Geografie dopravy I. 1. vydání, Západočeská univerzita v Plzni, Plzeň, 80 p. ISN 8070430842
- MUSIL, J., MÜLLER, J. (2008): Vnitřní periferie v České republice jako mechanismus sociální exkluze. Sociologický časopis, vol. 44, iss. 2, pp. 321–348. ISSN 00380288.
- MVČR (2017): Analýza dostupnosti služeb veřejné správy (včetně poštovních služeb) na venkově. 64 p.
- NOVÁK, J., NETRDOVÁ, P. (2011): Prostorové vzorce sociálně-ekonomické diferenciace obcí v České republice. Sociologický časopis, Vol. 47, No. 4, pp. 717–744.
- NEŠPOR, Z. R. (2017): Česká sociologická encyklopedistika [online]. Academia. Dostupné online.
- NUTLEY, S. (1998): Rural areas: the accessibility problem. In Hoyle, B., Knowles, R. D. Modern transport geography. 2nd ed., John Wiley & Sons, Michigan, pp. 185–215. ISBN 9780471977773

- NUTLEY, S. (2003): Indicators of transport and accessibility problems in rural Australia. *Journal of transport geography*, vol. 11, Elsevier, London, pp. 55–71.
- NUTLEY, S. (2005): Monitoring rural travel behaviour: a longitudinal study in Northern Ireland 1979–2001. *Journal of Transport Geography*, vol. 13, iss. 3, pp. 247–263.
- OUŘEDNÍČEK, M. (2011): Nová sociálně prostorová diferenciacie v České republice: přístupy k výzkumu a situace v urbánním prostředí. In: Piscová, M. (ed.): *Desaťročia premien slovenskej spoločnosti*. Sociologický ústav SAV, Bratislava, pp. 78-93.
- OUŘEDNÍČEK, M., NEMEŠKAL, J., POSPÍŠILOVÁ, L. (2020): Vymezení území pro Integrované teritoriální investice (ITI) v ČR. Závěrečný dokument. Třetí verze – březen 2020. Praha: Univerzita Karlova, URRLAB, Ernst & Young, pp. 69 s.
- PARK, R. E. (1928): Human migrations and the marginal man. *American Journal of Sociology*, vol. 33, iss. 6, pp. 881–893.
- PARKIN, F. (1971): *Class Inequality and Political Order*. London: McGibbon and Kee.
- PARSONS, T. (1971): *Společnosti. Vývojové a srovnávací hodnocení*. Svoboda, Praha, 182 p.
- PERCY-SMITH, J. (2000): *Policy responses to social exclusion: Towards inclusion?* UK: McGraw-Hill Education.
- PEREIRA, R., SCHWANEN, T., BANISTER, D. (2016): Distributive justice and equity in transportation. *Transport Reviews*, vol 17, iss. 2, pp. 170–191.
- PERLÍN, R., KOMÁREK, M., MARADA, M., HAVLÍČEK, T., JANČÁK, V., CHROMÝ, P., BEDNÁŘOVÁ, H. (2019): Typologie mikroregionů Česka. *Urbanismus a územní rozvoj*, vol. 22, iss. 4, pp. 8–13.
- PETRUSEK M. (1996): *Velký sociologický slovník*. Praha: Karolinum.
- PETRUSEK, M. (2011): *Dějiny sociologie*. Grada, 240 p. ISBN 9788024732343
- PHILO, C. (1986): *The Same and the Other: on geographies, madness and outsiders*. Working Paper. Loughborough University of Technology, Department of Geography, 71 p.
- PILEČEK, J. (2010): Koncept sociálního kapitálu: pokus o přehled teoretických a metodických východisek a aplikačních přístupů jeho studia. *Geografie*, vol. 115, iss. 1, pp. 64–77.
- PORTER, G., TURNER, J. (2019): Meeting Young People's Mobility and Transport Needs: Review and Prospect. *Sustainability*, vol. 11, iss. 22, pp. 1–23.
- PRESTON J., RAJÉ F. (2007). Accessibility, mobility and transport-related social exclusion. *Journal of Transport Geography*, vol. 15, no. 3, pp. 151-160.
- PUTNAM, R. D. (2000): *Bowling Alone: The Collapse and Revival of American Community*. New York: Simon & Schuster. 541 p. ISBN 9780684832838

- PUTNAM, R. D. (2001): Social capital. Measurement and consequences. *ISUMA—Canadian Journal of Policy Research, Social Capital* vol. 2, iss. 1, pp. 41–51.
- RABUŠIC, L. (2000): Koho Češi nechtějí. *Sociální studia*, vol. 5, pp. 67–85.
- RAŠKA, P. (2007): Vojenský újezd Hradiště – krajina která žije. *Geografické rozhledy*, vol. 16, iss. 4, pp. 24–25.
- RATCLIFFE, P. (2004): *Race, ethnicity and difference: imagining the inclusive society*. Maidenhead: Open University Press.
- RAWLS, J. (1971): *A Theory of Justice*. Cambridge, Harvard University Press, MA, 560 p.
- REYNAUD, A. (1981): *Société, espace and justice. Inégalités régionales et justice socio-spatiale*. Puf, Paris, 264 p.
- RINGEN S. (1988): Direct and Indirect Measures of Poverty. *Journal of Social Policy*, vol. 17, iss. 3, pp. 351–365.
- RODRIGUE, J-P. (2024): *The Geography of Transport Systems*, Routledge, 402 p. ISBN 9781032380407
- ROCHOVSKÁ, A., DRGONCOVÁ, M., DŽUPINOVÁ, E., HORŇÁK, M., KÁČEROVÁ, M., MADZINOVÁ, M., MAJO, J., ONDOŠ, S. (2016): One place – many worlds: geographical variability in life strategies in Slovak society. *Univerzita Komenského v Bratislave, Vydavateľstvo UK*.
- ROSIK, T., KOMORNICKI, T., STĘPNIAK, M., ŚLESZYŃSKI, P., GOLISZEK, S., POMIANOWSKI, W., KOWALCZYK, K. (2017): Evaluation of accessibility changes in Poland using the MAI indicator. *Geographia Polonica*, vol. 90, iss. 3, pp. 361-368.
- RŮŽIČKA, M. (2006): Geografie sociální exkluze. *Sociální studia*, vol. 3, iss. 2, pp. 117-132.
- RŮŽIČKA, M., TOUŠEK, L. (2014): Sociální exkluze: její prostorové formy a měnící se podoby. In: Šubrt, J., et al.: *Soudobá sociologie VI (Oblasti a specializace)*. Praha: Karolinum, pp. 117–141.
- ŘEHÁK, S. (1988): Možnosti dalšího rozvoje naší geografie dopravy. In: Holeček, M. (ed.) *Současný stav a perspektivy dopravní geografie*, Geografický Ústav ČSAV, Brno, pp. 15–20.
- SÄNTTI, A. A. (1951): *Autobusverkehr als Indikator der zentralen Orte, Einflussgebiete und Verkehrsdichte in Finland*. *Publicationes instituti geographici, Universitatis Turkuensis*, 31 p.
- SEIDENGLANZ, D. (2007): *Dopravní charakteristiky venkovského prostoru*. *Disertační práce*, Geografický Ústav Masarykovy univerzity v Brně, Brno, 162 p.
- SEIDENGLANZ, D. (2010): Transport relations among settlement centres in the eastern part of the Czech Republic as a potential for polycentricity. *Acta Universitatis Carolinae Geographica*, Praha: Karolinum, vol. 45, iss. 1, pp. 75–89. ISSN 03005402
- SEU 2003. *Making the connections: final report on transport and social exclusion*. London: Office of the Deputy Prime Minister.

- SHELLER, M. (2021): *Advanced introduction to mobilities*. Edward Elgar Publishing, 168 p. ISBN: 9781788979580
- SHELLER, M., URRY, J. (2006): The new mobilities paradigm. *Environment and Planning*, vol. 38, pp. 207–226.
- SHERGOLD I., PARKHURST G., (2012): Transport-related social exclusion amongst older people in rural Southwest England and Wales. *Journal of Rural Studies*, vol. 28, pp. 412-421.
- SCHMIDT, M. H. (1998): An integrated systemic approach to marginal regions: from definition to development policies. In: Jussila, Leimgruber, Majoral, ed. (1998): *Perceptions of Marginality: theoretical issues and regional perceptions of marginality in geographical space*, pp. 45-66.
- SCHWANEN T., LUCAS K., AKYELKEN N., SOLSONA D. C., CARRASCO J. A., NEUTENS T. (2015): Rethinking the links between social exclusion and transport disadvantage through the lens of social capital. *Transportation Research, part A*, vol. 74, pp. 123–135.
- SIBLEY, D. (1995): *Geographies of Exclusion: society and difference in the West*. London: Routledge, 224 p.
- SIBLEY, D. (1998): Problematizing exclusion: Reflections on space, difference and knowledge. *International Planning Studies*, vol. 3, iss. 1, pp. 93–100.
- SILVER, H. (1995): Reconceptualizing social disadvantage: three paradigms of social exclusion. In: Rodgers, G., Gore, C., Figueiredo, J. B. (eds.) *Social exclusion: rhetoric, reality, response*. Geneva: International Labour Organisation-International Institute for Labour Studies, pp. 57-80.
- SMART, M. W. (1974): Labour market areas: Uses and definition. *Progress in Planning*, pp. 239–353.
- SMITH, N. (2008): *Uneven Development Nature, Capital, and the Production of Space*. [1984]. University of Georgia Press, 3rd edition, 344 p. ISBN 9780820330990
- SOROKIN, P. A. (1959): *Social and Cultural Mobility*. Glencoe: The Free Press. 645 p. ISBN 0029302706
- SOUKUP, M. (2017): Britská sociální antropologie: vznik, vývoj a klíčové koncepce. *Národopisná revue Strážnice: NÚLK*, vol. 27, iss. 3, pp. 247–257.
- SPIEKERMANN, K., WEGENER, M., KVĚTOŇ, V., MARADA, M., SCHURMANN, C., BIOSCA, O., ULIED SEGUI, A., ANTIKAINEN, H., KOTAVAARA, O., RUSANEN, J., BIELANSKA, D., FIORELLO, D., KOMORNICKI, T., ROSIK, P., STEPNIAK, M. (2013): TRACC Transport Accessibility at Regional/Local Scale and Patterns in Eu-rope. Final Report (volume 1–4). ESPON Applied Research.
- SPVD (2010): *Alternativní způsoby zajišťování veřejné dopravní obsluhy ve venkovských regionech. Závěrečná zpráva projektu VaV MD ČR 1F81C/021/190, Společnost pro veřejnou dopravu, Plzeň*, 36 p.
- STANLEY, J.K., HENSHER, D.A., STANLEY, J.R., VELLA-BRODRICK, D. (2011): Mobility, social exclusion and well-being: Exploring the links *Transport Research Part A: Policy and Practice*, vol. 45, iss. 8, pp. 789–801.

- STANLEY, J.K., STANLEY, J.R. (2019): Social exclusion: The roles of mobility and bridging social capital in regional Australia. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 125, pp. 223–233.
- STROBEL, P. (1996): From poverty to exclusion: A wage-earning society or a society of human rights? *International Social Science Journal*, pp. 173–189.
- STORCHMANN, K. (2003): Externalities by Automobiles and Free-Fare Transit – A Paradigm Shift?. *Journal of Transport Geography*, vol. 6, iss. 4, pp. 59–69.
- SÝKORA, L., MULÍČEK, O. (2009): The micro-regional nature of functional urban areas (FUAs): lessons from the analysis of Czech urban and regional system. *Urban Research and Practice*, vol. 2, iss. 3, pp. 287–307.
- SÝKORA, L., MULÍČEK, O. (2017): Territorial Arrangements of Small and Medium-Sized Towns from a Functional-Spatial Perspective. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, vol. 108, iss. 4, pp. 438–455.
- ŠAFR, J., BAYER, I., SEDLÁČKOVÁ, M. (2008): Sociální koheze. Teorie, koncepty a analytická východiska. *Sociologický časopis*, vol. 44, iss. 2, pp. 247–269. ISSN 00380288
- ŠAFT, J., SEDLÁČKOVÁ, M. (2004): Koncepty a indikátory sociální koheze – východiska empirických výzkumů. In: Musil, J., et al., *Pojetí sociální soudržnosti v soudobé sociologii a politologii*, Praha: UK FSV CESES, pp. 16–35. ISBN 18011640
- ŠANDEROVÁ, J. (2000): Sociální stratifikace: problém, vybrané teorie, výzkum. Praha: Karolinum, 2000. ISBN 8024600250
- ŠLAMPA, O. (1972): K pojetí a způsobu vymezení dopravních oblastí. *Scripta Fac. Sci. Nat. UJEP Brunnensis, Geographica*, Brno, pp. 19–28.
- ŠTRAUB, D., JAROŠ, V. (2019): Free fare policy as a tool for sustainable development of public transport services Human Geographies. *Journal of Studies and Research in Human Geography*, vol. 13, iss. 1, pp. 45–59.
- ŠVEC, P., KRAFT, S. (2006): Dopravně geografické regiony Karlovarského kraje a jejich aplikace v prostředí GIS, In *Miscellanea geographica* 12, 1st ed., ZČÚ v Plzni, Plzeň, pp. 63–72. ISSN 12137901, ISBN 9788070435892
- ŠVEDA, M., KRIŽAN, F. (2022): Využitie lokalizačných údajov mobilnej siete v priestorových analýzách. *Univerzita Komenského v Bratislave*, 117 p. ISBN 9788022355247
- ŠVEDA, M., MADAJOVÁ, M.S. (2023): Estimating distance decay of intra-urban trips using mobile phone data: the case of Bratislava, Slovakia. *Journal of Transport Geography*, vol. 107, 103552.
- TONEV, P., (2013): Změny v dojížděcí za prací v období transformace: komparace lokálních trhů práce. *Disertační práce, Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta*, 122 p.

- TOUŠEK, L. (2006): Kultura chudoby, underclass a sociální vyloučení. In: Hirt, T., Jakoubek, M. (eds.). „Romové“ v osidlech sociálního vyloučení. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, pp. 288–321. ISBN 8086898768
- TOUŠEK, L. (2007): Sociální vyloučení a prostorová segregace. AntropoWebzin, pp. 12–26. ISSN 18018807
- TOWNSEND, P. (1979): Poverty in the United Kingdom. A Survey of Household resources and Standards of Living. Harmondsworth: Penguin Books, 1216 p. ISBN: 0140221395
- TUČEK, M., et al. (2003): Dynamika české společnosti a osudy lidí na přelomu tisíciletí. Praha: Sociologické nakladatelství SLON, 429 p. ISBN 8086429229
- TUOMINEN, O. (1949): Das Einflussgebiet der Stadt Turku im System der Einflussgebiete S.W. Finnlands. Fennia, vol. 71, iss. 5, Turku, 9. pp. 114–121.
- VACKOVÁ, B., L. GALČANOVÁ a O. HOFÍREK. (2011): „Za čistší město“: Problémové lokality a jejich obyvatelé z pohledu místní politiky a správy. Sociologický časopis, vol. 47, iss. 4, pp. 633–656.
- VOLINSKI, J. (2012): Implementation and Outcomes of Free-Fare Transit System: a Synthesis of Transit Price. Transportation Research Board, Washington, 96 p. ISBN: 9780309223614
- WACQUANT, L. (2004): Body and Soul: Notebooks of an Apprentice Boxer. New York: Oxford University Press.
- WEBER, M. (1968): Economy and Society. An Outline of Interpretative Sociology. [1921]. Guenther, R., Wittich, C. (eds.) Totowa, NJ: Bedminster Press.
- WILSON, J. W. (1987): The Truly Disadvantaged: The Inner City. The Underclass and Public Policy. Chicago: University of Chicago Press.
- WISNIEWSKI, R., STEPNIAK, M., SZEJGIEC-KOLENDA, B. (2021): Accessibility of public services in the age of ageing and shrinking population: are regions following trends. Geografiska Annaler: Series B, Human Geography, vol. 103, iss. 1, pp. 55–74.
- XIA, J. C., NESBITT, J., DALEY, R., NAJNIN, A., LITMAN, T., TIWARI, S. P. (2016): A multi-dimensional view of transport-related social exclusion: A comparative study of Greater Perth and Sydney. Transportation Research Part A, vol. 94, iss. 12, pp. 205–221.
- YOUNG, J. (1999): The Exclusive Society. London: Sage Publications, 224 p.
- ZUO, T., WEI, H., CHEN, N. (2020): Promote transit via hardening first-and-last-mile accessibility: Learned from modeling commuters transit usey. Transportation Research Part D Transport and Environment. vol. 86, iss. 102446

8. Seznam příloh

- Příloha 1:** Vymezení jádrových oblastí Česka – komplexní a dostupnostní význam sídel.
- Příloha 2:** Potenciální dostupnost – podrobnosti k metodice
- Příloha 3:** Analýza dostupnosti služeb veřejné správy (včetně poštovních služeb) na venkově – index dostupnosti
- Příloha 4:** Model denní mobility obyvatel Česka
- Příloha 5:** Vymezení funkčních socioekonomických regionů Česka na mikroregionální úrovni