

Emil DRÁPELA

**TVORBA STRATEGIÍ SNIŽOVÁNÍ NEGATIVNÍCH
DEPRIVACÍ PERIFERNÍCH OBLASTÍ POMOCÍ NÁSTROJŮ
PLÁNOVÁNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY A
OBSLUŽNOSTI**

Bibliografická identifikace

Jméno a příjmení autora: **Mgr. Emil Drápela, Ph.D.**

Název: **Tvorba strategií snižování negativních deprivací periferních oblastí pomocí nástrojů plánování dopravní infrastruktury a obslužnosti**

Title: **Creating strategies for reducing the negative deprivation of peripheral areas through transport planning and mobility management**

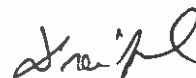
Klíčová slova: **marginální oblasti, regionální rozvoj, prostorová mobilita, Česká republika, geografie dopravy, demografie, depopulační oblasti**

Key words: **marginal areas, regional development, spatial mobility, Czech Republic, transport geography, demography, depopulation areas**

Prohlášení autora o původnosti textu:

Prohlašuji, že tento text je mým původním dílem, které nebylo nikde publikováno ani zasláno k publikaci. Veškerá literatura a zdroje použité k vypracování díla jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

V BRNĚ dne 29. 10. 2013



Mgr. Emil Drápela, Ph.D.

OBSAH

1. Úvod.....	4
2. Vymezení základních pojmů.....	5
2.1. Regionální rozvoj.....	5
2.2. Region a regionální hierarchie.....	5
2.3. Periferní oblasti.....	6
2.4. Dopravní infrastruktura.....	7
2.5. Dopravní obslužnost.....	7
2.6. Prostorová mobilita.....	8
2.7. Další klíčové pojmy.....	9
2.7.1. Akcesibilita.....	9
2.7.2. Konektivita.....	9
2.7.3. Deviatilita.....	10
2.7.4. Komplementarita.....	10
2.7.5. Transferabilita.....	10
3. Teorie regionálního rozvoje a role dopravního prostoru.....	11
3.1. Lokalizační teorie.....	12
3.2. Neoklasické teorie.....	13
3.3. Keynesiánské teorie.....	15
3.4. Marxistické a strukturalistické teorie.....	16
3.5. Kriticko-realistické přístupy.....	17
3.6. Institucionální teorie.....	18
3.7. Postmoderní přístupy.....	20
4. Periferní regiony v ČR.....	22
4.1. Regionalizace.....	23
4.2. Regionální klasifikace.....	24
4.3. Formy deprivace periferních regionů.....	25
4.4. Lokalizace deprivovaných periferních regionů v ČR.....	27
5. Metodika tvorby individualizovaných rozvojových strategií pomocí nástrojů plánování dopravní infrastruktury a obslužnosti.....	37
5.1. Zdroje dat.....	37
5.2. SWOT analýza.....	44
5.3. Dopravní strategie regionálního rozvoje.....	46
5.3.1. Dopravní infrastruktura.....	46
5.3.2. Dopravní obslužnost.....	47
5.3.3. Akcesibilita a mobilita.....	Chyba! Záložka není definována.
6. Závěr.....	50
Literatura.....	51

1. Úvod

Tato publikace si klade za cíl seznámit čtenáře se základními východisky tvorby regionálně-rozvojových studií z pohledu dopravy a dopravního plánování. Regionální rozvoj je již po tisíciletí jednou ze stěžejních věd, přispívající k rozvoji civilizace. Ačkoli v minulosti šlo o proces nepříliš vědecky založený, využívající spíše výhodných přírodních podmínek a přejímání úspěšných, ověřených postupů zvenčí, s nástupem osvícenství začínají moderní vědecké metody a rozličné teoretické koncepty i do rozvojové prostorové vědy.

Za posledních 200 let vznikla řada teorií, snažících se o vysvětlení vzniku regionálních disparit, stejně jako o řízený rozvoj jednotlivých regionů. Mnohé z nich vycházejí z výrazně odlišných filosofických základů, z různých vědeckých disciplín (ekonomie, sociologie, geografie apod.), či dokonce z protikladných politických postojů. Každý koncept pak bývá poznamenán zkušeností jeho tvůrce, tedy zejména místem a dobou jeho vzniku. Některé teorie se do značné míry vázaly na kontext, ve kterém vznikly, a postupem doby se ukázaly jako nepřenositelné do následujících období. Jiné teorie se osvědčily v některých částech světa, kde přispěly ke zbohatnutí společnosti, avšak v jiném kulturním prostředí selhaly. V posledních desetiletích pak část odborníků začíná akcentovat nepeněžní vyjádření rozvoje, který vnímá spíše jako otázku kvality života.

Cílem tohoto textu není podat vyčerpávající přehled stávajících teoretických konceptů a jejich reálných aplikací, ale spíše jejich nástin, či shrnutí, a návod, jakým způsobem těchto konceptů využít v praxi. Akcentováno přitom bude dopravní hledisko. Ambicí autora je tuto publikaci napsat, i přes její odborný obsah, srozumitelným běžným jazykem, aby byla přístupná všem zájemcům o tuto problematiku. A to proto, že regionální rozvoj není pouze o teoretických konceptech a vyzkoušených příkladech z praxe, ale zejména o dobrých nápadech a vytrvalosti k jejich naplnění. A tuto kvalitu v sobě může nosit každý.

2. Vymezení základních pojmů

Při cestě za porozuměním teoretickým konceptům je třeba, aby zde byly vysvětleny některé používané odborné termíny, neboť jejich pochopení je pro tyto koncepty, či pro jejich aplikaci, klíčové. Ačkoli v odborné literatuře se pro mnohé termíny vyskytuje řada definic, které jsou často založeny na různých úhlech pohledu na danou problematiku, zde budou uvedeny pouze definice, které uznává většina vědecké obce v daném oboru, či alespoň její podstatná část. Většinou jde o definice, které jsou uvedeny ve stěžejních monografických dílech v oboru, jako je *The Dictionary of Human Geography* od nakladatelství Blackwell, nebo *International Encyclopedia of Human Geography*, nejobsáhlejší encyklopedické dílo v humánní geografii na světě apod.

2.1. Regionální rozvoj

Regionálně rozvojová věda je multidisciplinární aplikací více humanitně vědních oborů, mezi nimiž mají stěžejní roli regionální geografie a ekonomie. Pojem **regionální rozvoj** pak úzce souvisí s geografii blahobytu či životní úrovně, přičemž jeho definice není ustálená. Obecně lze říci, že jde o časoprostorovou dynamiku regionů, projevující se v oblasti bohatství jeho obyvatel. Pojem rozvoj pak označuje spíše očekávaný stav, než všechny možné varianty, neboť bohatství regionu může mít jak pozitivní (přírůstek), tak i negativní (úbytek) vývoj. Vzhledem k neexistenci zcela jasně uznávané definice neexistuje standardizovaná jednotka, kterou lze toto regionální bohatství měřit, nejčastěji se používá hrubý domácí produkt na obyvatele.

V praxi strategického plánování se pak využívá obvykle celé řady indikátorů, monitorujících vývoj regionu. Tyto indikátory by měly pokrývat oblast ekonomickou, sociální a environmentální a zaměřovat se na stěžejní problémy společnosti, jako je nezaměstnanost, chudoba, kvalita životního prostředí, příjem obyvatelstva aj. Alternativně se používají komplexní, obecně uznávané indikátory, jak je např. Human Development Index.

2.2. Region a regionální hierarchie

Používáme-li pojem regionální rozvoj, je třeba zmínit, co je to vlastně **region**. Region je geografická jednotka, vymezená na základě určitých shodných rysů území, případně na základě určitých hierarchických vazeb či jiných principů. Buď jde o území, vymezené fyzicky (např. ostrov), na základě určité definice (např. kraj, stát), případně jde o sociální konstrukt, mající za úkol určitým způsobem postihnout realitu (např. pohoří, dojížděkový region). Regiony lze definovat na základě objektivních i subjektivních charakteristik, případně na základě jedné či více charakteristik.

Regiony lze dělit do dvou hlavních skupin: na **homogenní** a **nodální**. Homogenní regiony jsou vytyčovány na základě vnitřní stejnorodosti a podobných vlastností z hlediska zkoumaného předmětu. Homogenním regionem tak může být např. poušť či rozšíření určitého živočišného druhu na Zemi, ale také formální regiony, jako např. administrativně vymezené jednotky. Ve společenských vědách a v regionálním rozvoji zvlášť se však setkáme spíše s druhým typem regionu, a to funkčním, neboli nodálním regionem. Ty jsou založeny na existenci určitých interakcí či funkčních vazeb mezi centrem a jeho zázemím. Hranice nodálních regionů jsou vymezovány na základě dosahu studovaného jevu (např. dojížděky za prací do vybraného centra), případně její převažující intenzity (např. kam směřuje nejsilnější dojížděkový proud).

Nodální regiony se vyznačují častou přítomností hierarchické struktury. Menší centra jsou ve svých nodálních regionech centry, avšak na hierarchicky vyšší úrovni pouhým zázemím

většího centra. Záleží tedy na měřítku, ve kterém daný jev studujeme. Hampl (1996) např. rozeznává šest hierarchických úrovní regionu:

Lokální úroveň – odpovídá jednotlivým sídelním útvarům s dominantní obytnou funkcí doplněnou vybranými prvky práce a služeb. Sídla, resp. obce jsou převážně vztahově neuzavřené celky (silná vyjíždka a dojíždka za prací a službami) – v minulosti byly ovšem vztahově uzavřené s vnitřní polaritou (sídelní útvar a zemědělské a lesní zázemí).

Mikroregionální úroveň – odpovídá elementárním nodálním regionům a z hlediska každodenního pohybu obyvatel jde o relativně uzavřené vztahové jednotky. Polarita střediska a zázemí je klíčovým integračním faktorem a je spojena s územní dělbou práce: koncentrace obyvatel a především pracovních příležitostí a obslužných funkcí ve středisku na jedné straně a obytných funkcí a primérních aktivit v zázemí na straně druhé. Propojení obou částí je realizováno každodenní dojíždkou za prací a službami.

Vyšší regionální úroveň – odpovídá relativně velkým regionům (makroregiony v rámci státu) s výrazným velkoměstským centrem. Polarita jádra a zázemí je v podstatě obdobou základních nodálních regionů, byť ve složitější a komplexnější variantě – jádro má často charakter areálu, v rámci makroregionu existuje určitá hierarchie středisek. Vztahová uzavřenost se týká dlouhodobějších pohybů obyvatelstva – migrace, studium na vysokých školách, a částečně i vazeb mezi podniky či institucemi (výrobní kooperace, dosah regionálních bank, regionálních médií, apod.).

Národní úroveň – odpovídá úrovni národních států, na níž dochází k relativní (a stále snižované) uzavřenosti většiny ekonomických a kulturních vazeb. Dochází zde také k formování celé hierarchie nodálních středisek, ale i metropolitních areálů. Jádrem jsou hlavní a vedlejší metropolitní areály spojené navzájem koncentračními osami.

Nadnárodní (subglobální) úroveň – odpovídá velkým geografickým útvarům např. západoevropský „modrý banán“, povodí Gangy).

Globální úroveň – např. dělení bohatý sever vs. chudý jih.

2.3. Periferní oblasti

Regionálně rozvojová literatura se obvykle zaměřuje na dvě hlavní témata: jakým způsobem vzniká regionální bohatství a jakým způsobem se vypořádat s nechtěnými následky nerovnoměrného rozvoje. První téma je otázkou maximální lokalizační efektivity při tvorbě produktu, související s využíváním omezených zdrojů a generováním maximálního zisku. Druhé téma se zabývá mechanismy a podmínkami, při kterých dojde k vyrovnávání meziregionálních rozdílů.

Rozdíly mezi regiony vznikly během historie kvůli tomu, že ke zvětšování bohatství docházelo především tam, kde byla větší koncentrace lokalizovaných zdrojů (suroviny, lidský kapitál, přírodní podmínky apod.), nebo kde tyto zdroje byly efektivněji využívány. V místech, kde byl zdrojů nedostatek, kde zdroje byly méně efektivně využívány, případně pro ně nebylo z nějakého důvodu uplatnění, docházelo k pomalejšímu rozvoji a v důsledku tak k zaostávání těchto regionů. Lokalizace těchto zaostalejších regionů je obvykle daleko od center, kterými jsou velká města a jejich zázemí, proto se pro ně vžil pojem **periferní oblasti**. Onou periferností se v kontextu regionálního rozvoje nemyslí pouze polohová odlehlost, ale právě relativně nižší bohatství tohoto regionu. Nižší ekonomická vyspělost regionu se obvykle projevuje nižšími mzdami, nižším vzděláním obyvatel, menším objemem investic, vyšším podílem starších obyvatel, vyšším podílem obyvatel, žijících pod hranicí chudoby, vyšším podílem obyvatel, pracujících v zemědělství a nižším podílem obyvatel, pracujících ve službách (viz Drápela, 2011).

Periferní a centrální regiony představují dva póly v rozvoji regionů, mezi nimiž se nachází „průměrně bohaté regiony“, kterých bývá obvykle nejvíce. V teoriích regionálního rozvoje

však dochází k zásadnímu rozkolu v klasifikaci trendu, podle kterého se regiony vyvíjejí. První skupina tzv. **konvergenčních teorií** tvrdí, že stejně jako je přirozený vznik meziregionálních rozdílů, je přirozený i jejich postupný zánik, přičemž během času vždy převládou nivelizační procesy, které rozdíly mezi regiony smažou. **Divergenční teorie** naopak tvrdí, že výhody a nevýhody, které zapříčinily nerovnoměrný rozvoj u regionů, mají kumulativní efekt, díky čemuž dochází k neustálému zvětšování meziregionálních rozdílů. V praxi to pak znamená, že zatímco jedna skupina odborníků tvrdí, že periferním regionům je třeba pomoci, jinak se propadnou do beznadějné chudoby, druhá skupina vyznává filosofii minimálních zásahů do vývoje regionů, neboť relativní zaostalost určitého regionu je zajímavá pro investory z hlediska nižších nákladů, což do regionu přivede investice a do budoucna jej opět pozvedne. Jak bude dále uvedeno v kapitole 3, velké množství autorů navíc uznává oba procesy, konvergenční i divergenční, pouze jim dává odlišnou váhu. Většina autorů se pak shoduje, že konvergenční faktory se projevují v delším časovém horizontu, než faktory divergenční.

2.4. Dopravní infrastruktura

Doprava je v současném světě oporou prostorových a funkčních vztahů, které by se bez její existence nemohly vyvinout. K tomu, aby dopravní proces mohl být realizován, je potřeba **dopravní infrastruktury** (snad s výjimkou pěší dopravy). Dopravní infrastruktura je soubor objektů a zařízení, díky kterým je doprava realizována. Jde zejména o **dopravní cesty** a **dopravní uzly**.

Dopravní cesta je „pás terénu, spojující dva koncové body, na němž se uskutečňuje doprava. Může mít jak hmotnou podobu speciálního dopravního zařízení (např. silnice, železniční trať, splavná řeka), tak i nehmotnou podobu koridoru zabezpečeného k pohybu dopravních prostředků (např. plavební dráhy v moři, letové koridory aj.).“ (Seidenglanz, 2008: 231) Pro definici dopravního uzlu je nejprve třeba zmínit, co to je **dopravní bod**. Dopravní bod je místo, kde je možné začít či ukončit dopravu, případně kde je možné změnit dopravní mód (přestoupit). Dopravní uzel pak je významný dopravní bod, kde se stýká tři a více dopravních cest. Dopravní cesty a uzly dohromady tvoří **dopravní síť**, která je prostorovým vyjádřením dopravní infrastruktury.

Dopravní infrastrukturu lze dělit podle druhu dopravního módu na železniční, silniční, lodní, leteckou, potrubní aj. Dle její povahy na dopravní stavby a dopravní služby, případně na infrastrukturu fyzickou a virtuální. Přítomnost a kvalita infrastruktury pro jednotlivé dopravní módy je klíčovým prvkem ve využívání daného módu v uvedeném regionu.

2.5. Dopravní obslužnost

„Podle zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů se **dopravní obslužností** 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.

Základní dopravní obsluha území veřejnou dopravou se považuje za součást základních sociálních práv občana EU. Rozsah sítě a přepravní možnosti linkové autobusové dopravy i železniční osobní dopravy jsou zásadně ovlivněny finančními možnostmi veřejných rozpočtů. Je bezpodmínečně nutné zkvalitnit nabídku pro cestujícího podle jednotných norem. Aby veřejná osobní hromadná doprava byla dostatečně silným konkurentem dopravy individuální, je zapotřebí optimalizovat stávající systém dopravní obsluhy území. Je nutné, aby se krajské

úřady systematicky zabývaly optimalizací dopravní obsluhy území ve svých regionech, neboť pouze tak lze kvalifikovaně reagovat na stávající situaci ve veřejné osobní dopravě a zbrzdit trvalý pokles přepravovaných osob a omezování spojů a optimálně využít finanční prostředky na udržení potřebné dopravní obsluhy regionů.“ (Chlaň a Stejskal, 2008)

Zjednodušeně lze říci, že dopravní obslužnost je zabezpečení dostupnosti dopravy v dané oblasti pomocí veřejné dopravy. Dopravní obslužnost je důležitá zejména pro obyvatele, nevlastníci osobní automobil. Pro vlastníky osobních automobilů je však také podstatná, neboť jim poskytuje alternativu k jejich dopravnímu prostředku, která v mnohých případech je levnější než osobní automobilová doprava.

2.6. Prostorová mobilita

Prostorová mobilita obyvatelstva zahrnuje všechny typy přemísťování (dopravního pohybu) člověka. Základní dělení prostorové mobility je z hlediska časového a pravidelnosti pohybu:

- migrace (dlouhodobá změna trvalého pobytu)
- sezónní migrace (dočasná změna pobytu – např. stáže, sezónní dělníci)
- dojížděka (pravidelný pohyb po stejné trase – do zaměstnání, škol aj.)
- nepravidelné pohyby (nepravidelné nákupy, dovolená aj.)

Seidenglanz (2011) uvádí širokou škálu různých variant prostorových změn obyvatelstva, které klasifikuje na základě následujících typologických kritérií:

Periodicita (cykličnost) a délka trvání pohybu – na základě tohoto kritéria lze mezi pohyby obyvatelstva rozlišit:

- cyklické pohyby (cyclic movement) – mezi cyklické pohyby patří cesty, které začínají a zároveň i končí v místě trvalého bydliště – k příkladům takových pohybů patří dojížděka, pravidelné cesty za nákupy a službami atd.;
- periodické pohyby (periodic movement) – tato forma pohybu zahrnuje delší období souvislého pobytu mimo místo trvalého bydliště. Charakteristické také je, že zdaleka ne vždy po skončení pobytu se migranti vrací do místa původního trvalého bydliště. Patří sem např. dlouhodobý pobyt studentů na univerzitách mimo domov (po celou dobu školního roku s výjimkou prázdnin) často praktikovaný v anglosaském světě, v Rusku apod., pobyt na vojenské službě (vojenské základny, vojenské školy, vojenský výcvik, bojové zóny) atd.
- přesun na trvalou dobu (migrace) – definici viz výše.

Vzdálenost pohybu – za rozhodující kritérium klasifikace se považuje hranice určitého regionálního útvaru a pohybu se na jejím základě rozdělují na:

- vnitřní (vnitroregionální), např. vnitrokontinentální, vnitrostátní, vnitrokrajské atd.,
- vnější (meziregionální), např. mezikontinentální, mezistátní, mezikrajské atd.;

Směr pohybu – tyto pohyby se často klasifikují také jako pohyb mezi městskými a venkovskými sídly, případně jako pohyb mezi oblastmi (regiony) s různou úrovní kulturní, technické a ekonomické vyspělosti;

Organizace pohybu – pohyb obyvatel může být:

- živelný × plánovaný (řízený),
- legální × nelegální,
- dobrovolný × nucený (násilný -> uprchlíci);

Příčiny a motivace pohybu – na tomto základě se vymezují:

- pohyby ekonomického charakteru: patří sem pohyby motivované zlepšením ekonomických podmínek, zpravidla sem patří dobrovolný a individuální pohyb,
- mimoekonomické pohyby: tyto pohyby jsou velmi různorodé, příčinou mohou být politické, religiózní, rodinné, národnostní a jiné skutečnosti. Příčiny se mohou často kumulovat a mohou vyvolat pohyby rozsáhlejších souborů obyvatel;

Početnost skupin – rozlišit lze individuální, skupinové a masové pohyby;

Prostorový průběh – rozlišit lze přímé a etapové pohyby;

Strukturní znaky účastníků pohybu – mobility se účastní řada různých skupin obyvatelstva, jež lze sledovat podle strukturních znaků:

- biologických,
- ekonomických,
- jazykových,
- národnostních,
- religiózních a jiných.

Oprostíme-li se od nutnosti prostorovou mobilitu dělit či klasifikovat a přistoupíme-li k této otázce spíše komplexně, lze o prostorové mobilitě říci, že je jakýmsi prostorovým vyjádřením životního stylu obyvatel. Je totiž determinována jednotlivými aktivitami lidí během dne a dopravním procesem, probíhajícím mezi těmito aktivitami. Prostorová mobilita pak popisuje, jakým způsobem se člověk během dne, týdne, či ještě delšího období přemísťuje a za jakým účelem.

2.7. Další klíčové pojmy

Následující pojmy budou prezentovány pouze ve zkratce, neboť jejich podrobné vysvětlení není z hlediska problematiky regionálního rozvoje nutné.

2.7.1. Akcesibilita

Pod pojmem **akcesibilita** se rozumí dostupnost dopravních bodů a uzlů. Akcesibilitu lze vnímat dvěma způsoby: buď z hlediska časového, nebo z hlediska prostorového. Prostorové hledisko zohledňuje fyzickou podobu dopravní infrastruktury: jak dlouhou vzdálenost je třeba urazit, abychom se dostali z bodu A do bodu B. Časové hledisko pak poukazuje na kvalitu služeb, či kvalitativní charakteristiky dopravní infrastruktury: za jak dlouho se dostaneme z bodu A do bodu B. Akcesibilita je jedním z klíčových hledisek vlivu dopravy na regionální rozvoj.

2.7.2. Konektivita

Propojenost dopravní sítě, vyjádřená počtem spojení mezi určitým počtem dopravních uzlů (např. na území regionu, či státu), se označuje pojmem **konektivita**. Jde o vyjádření počtu dopravních cest vzhledem k určité prostorové jednotce. Existuje-li na daném území pouze nízký počet dopravních cest (např. v horském terénu), je nízká i konektivita. Naopak má-li člověk při cestě z bodu A do bodu B na výběr z více rovnocenných možností cest, je

konektivita vysoká. Ideálním stavem z hlediska regionálního rozvoje pak je vysoká konektivita dopravní sítě na celém území regionu.

2.7.3. Deviatilita

Deviatilita vyjadřuje míru odchylky dopravní cesty od nejkratší možné vzdálenosti. Vyjadřuje tak míru znevýhodnění geografickými podmínkami, projevující se deformací reálných vzdáleností na dopravní síti vůči ideálním podmínkám. Deviatilita v ideálním případě je rovna jedné (v případě, kdy délka cesty je rovna vzdušné vzdálenosti obou bodů), avšak ve většině případů je vyšší. Při vysoké deviatilitě narůstají dopravní náklady a region tak je znevýhodněn oproti regionům s nízkými deviatilitami. Deviatilitu lze snižovat budováním nákladných dopravních staveb, jako jsou tunely a estakády, tento přístup se však kvůli své finanční náročnosti uplatňuje pouze u páteřních komunikací.

2.7.4. Komplementarita

Komplementarita vyjadřuje vlastnost dvou a více regionů se vzájemně doplňovat ve svých ekonomických aktivitách. K této situaci dochází ve chvíli, kdy území určitého regionu má lepší podmínky pro určitou výrobní či nevýrobní činnost, takže lze zde vyrábět levněji či efektivněji. Dochází tak k přebytku určitého statku, po kterém je naopak poptávka v jiném regionu, majícím odlišné kvality. Pokud v tomto druhém regionu se naopak vytváří přebytek jiného statku, po němž je poptávka v prvním zmíněném regionu, dochází ke komplementaritě těchto regionů, kdy jsou využívány lepší podmínky pro efektivnější ekonomickou činnost v určitém oboru a doprava, která umožňuje přepravu těchto statků mezi oběma regiony. Bez dopravní vazby mezi těmito regiony by nebylo možné tuto výměnu realizovat, díky ní pak dochází k ekonomickému rozvoji v těchto regionech.

2.7.5. Transferabilita

Snadnost, resp. obtížnost přepravy osob či jednotky zboží mezi dvěma body se označuje pojmem **transferabilita**. Transferabilitu ovlivňuje množství faktorů, jako např. cena dopravy, podoba dopravní infrastruktury, přírodní podmínky, politické hranice a překážky apod., avšak klíčovým faktorem ve většině případů je vzdálenost. Dobrá transferabilita zboží je jednou z podmínek regionálního rozvoje, špatná transferabilita naopak negativně ovlivňuje zapojení regionu do ekonomické sítě a prohlubuje jeho perifernost.

3. Teorie regionálního rozvoje a role dopravního prostoru

Obecný myšlenkový rámec, udávající, jakým způsobem se mají uplatnit řízené aktivity, realizované za účelem zvýšení blahobytu v určité oblasti, představují **teorie regionálního rozvoje**. Ty vycházejí z hlavních ekonomických paradigmat, tedy z obecně přijímaných myšlenkových směrů, které se během historie uplatnily. V rámci posledních sta let se jednalo zejména o pět hlavních přístupů: neoklasický, keynesiánský, neomarxistický, neoliberální a institucionální.

Mezi nejranější moderní teorie regionálního rozvoje patří neoklasické teorie, vycházející z myšlenkového pozitivismu a neoklasického přístupu v ekonomii. Ten se vyznačoval používáním nástrojů pro zvýšení mobility pracovních sil, tzv. konceptu „dělníci za prací“. Neoklasický přístup se uplatňoval zejména ve 20. a 30. letech 20. století a mezi jejich zástupce patří např. teorie regionální rovnováhy, uvedené v kapitole 3.2, nebo lokalizační teorie, kterými se bude zabývat kapitola 3.1. Společným rysem těchto teorií je snaha o nalezení faktorů hospodářského rozvoje a snaha o vysvětlení existujících prostorových rozdílů v rozvinutosti ekonomiky.

Padesátá až sedmdesátá léta 20. století byla ve znamení keynesiánského přístupu, představujícího do značné míry opozici vůči předchozímu směru. Keynesiánské teorie jsou založeny na myšlence regionální nerovnováhy, projevující se „rozeviráním nůžek“ mezi regiony. Místo konceptu dělníci za prací je upřednostňován koncept „práce za dělníky“, uplatňovány jsou nástroje, které podporují investice v problémových regionech – investiční dotace a pobídky, relokace institucí). Mezi příklady keynesiánských teorií regionálního rozvoje patří např. teorie kumulativních příčin, nebo teorie pólů růstu. Keynesiánským teoriím se bude věnovat kapitola 3.3.

Neomarxistický přístup se v bývalém západním bloku uplatňoval v 70. letech 20. století, v bývalém východním bloku od konce druhé světové války do rozpadu východního bloku. Neomarxistické teorie v některých případech vycházely z kritiky stávajícího ekonomického systému a nutnosti jeho systémové změny, což vzhledem k historické zkušenosti, kdy tato opatření sice byla velmi úspěšná ve smazávání meziregionálních rozdílů, avšak vedla ke ztrátě ekonomické výkonnosti a vnější konkurenceschopnosti jednotlivých států, není vhodné řešení, které by se mělo následovat. V jiných případech však šlo o důležité příspěvky k pochopení fungování ekonomiky na regionální úrovni, proto se těmito teoriím, do kterých jednak patří samotné neomarxistické teorie a dále jim podobné strukturalistické teorie, bude věnovat kapitola 3.4. Příkladem teorie z této skupiny pak může být např. teorie nerovné směny.

Od konce 70. let 20. století se objevuje neoliberální myšlenkový proud, který opět vyznává princip regionální rovnováhy. Neoliberální ekonomie se snaží svým pojetím doplnit práce neoklasiků, důraz je kladen na individuální roli jedince, který je prezentován jako bytost racionálně jednajících. Základním konceptem neoliberálních teorií je minimální role státu, který by měl nastavit pravidla (zákony), a nechat ostatní záležitosti na volném trhu, který jediný má schopnost dosáhnout všeobecného ekonomického rozvoje. Nešetrné zásahy státu pak mohou vést pouze k narušení tržní rovnováhy, poklesu výkonnosti ekonomiky a obecnému chudnutí. Vzhledem k povaze tohoto myšlenkového směru je zřejmé, že zásahy do ekonomické rovnováhy spíše odmítá, přesto se jeho regionální politika opírá o body jako je podpora podnikání, malých a středních firem, decentralizace kompetencí apod. Mezi příklady teorií regionálního rozvoje patří např. nová teorie růstu, nebo teorie veřejné volby. Neoliberální přístup ovlivnil řadu rozvinutějších konceptů regionálního rozvoje, jako např. kriticko-realistické přístupy (kapitola 3.5) a v důsledku i postmoderní přístupy (kapitola 3.7).

Posledním velkým myšlenkovým proudem je institucionální přístup, zastávající odlišné názory, než přístup neoliberální. Institucionální teorie regionálního rozvoje vyznávají princip regionální nerovnováhy a zabývají se příčinami vzniku meziregionálních rozdílů na základě

studia motivů ekonomického jednání. Institucionální rámec, který je klíčovým pojmem těchto teorií, je tvořen systémem jednotlivců, kteří mají své zvyky a vztahy. Na základě těchto svých zvyků pak dochází k vlastnímu ekonomickému jednání, které nutně nemusí být racionální a v čase se může měnit. Klíčovým pojmem pro tento přístup také jsou inovace, jejichž přínos pro ekonomický rozvoj tyto teorie vyzdvihují. Praktická implementace se pak soustředí na učení, šíření inovací a networking. Příkladem teorií regionálního rozvoje tohoto myšlenkového směru jsou např. teorie průmyslového okrsku, či teorie učících se regionů). Institucionálním teoriím se pak věnuje kapitola 3.6.

3.1. Lokalizační teorie

Lokalizační teorie patří mezi první moderní teorie regionálního rozvoje, někteří autoři (např. Blažek a Uhlíř, 2002) je považují spíše za předchůdce regionálně rozvojových teorií. Cílem těchto teorií bylo nalézt faktory, které ovlivňují lokalizaci ekonomických aktivit, a vysvětlit tak důvody prostorové diferenciací v rozmístění ekonomických aktivit. Nejstarší lokalizační teorie pocházejí již ze 17. a 18. století, přičemž jejím nejznámějším zástupcem je von Thünenova práce o rozmístění různých druhů zemědělských aktivit v prostoru.

Von Thünen zavedl pojem **polohová renta**, vyjadřující potenciální zisk producenta v daném místě. Tato polohová renta je odlišná pro různé druhy plodin či výroby – nejbližší centru je výhodné pěstovat plodiny, které mají krátkou dobu spotřeby, jejichž doprava je drahá, mají velkou hmotnost apod. Takto se v závislosti na vzdálenosti od centra, které představuje trh, vytvoří soustředná mezikruží, ve kterých se bude pěstovat vždy ta plodina, která zde má maximální polohovou rentu. Tato teorie je tedy založena na přepravních nákladech, dokonalé konkurenci a absenci bariér v prostoru.

Na počátku 20. století přišel s další průlomovou teorií německý ekonom Alfred Weber, který se zabýval minimalizací výrobních nákladů, neboť předpokládal, že právě ta je cestou k maximálnímu zisku. Weber se snažil o výpočet ideální lokality pro produkci, přičemž vycházel z dopravních nákladů, lokalizace surovin, nákladů na pracovní sílu, váhovém úbytku při zpracování suroviny apod. Tyto principy pak použil v tzv. Weberově **lokalizačním trojúhelníku**, který udává polohu výroby nejlepší z hlediska výnosu.

Lokalizační chování dvou a více firem, působících ve stejném oboru a vzájemně si konkurujících, popisuje **Hottelingův model** z roku 1929. Ten vychází z předpokladu, že je-li nabízena stejná služba ve dvou místech, zákazník zvolí tu bližší umístěnou. Podniky či provozovny služeb tak jsou nuceny své produkty nabízet v co nejlépe situovaných místech, které pokryjí co největší oblast z hlediska dostupné konkurence. Každý pohyb však vyvolává i pohyb u konkurence, proto jde o dynamický systém. Praktické uplatnění tohoto modelu je takové, že služby a obchod jsou lokalizovány do centrálních míst, případně do míst, kde je nízká konkurence.

V roce 1933 publikoval Walter Christaller tzv. **teorii centrálních míst**. Cílem této teorie bylo vysvětlit lokalizaci a velikost měst v sídelním systému, za předpokladu homogenního prostoru. Christaller vycházel z premisy, že dokonalé pokrytí prostoru pravidelnými geometrickými tvary za minimálních vzdáleností umožňuje síť šestiúhelníků. Lokalizaci středisek určitého řádu pak Christaller umístil vždy do centra těchto pomyslných šestiúhelníků, přičemž je označil pojmem centrální místa. Velikost těchto šestiúhelníků pak určovaly dvě veličiny: minimální počet zákazníků příslušné služby a maximální dojezdová vzdálenost za ní.

Ke každému centrálnímu místu existuje zázemí, z něhož obyvatelé dojíždí za službou do centrálního místa. Protože jednotlivé služby lze rozdělit do určitých typů, mající v rámci skupiny relativně podobné rysy (např. každodenní dojíždění do práce, za denními nákupy apod.), vytváří se pro jednotlivé skupiny služeb určitá hierarchie těchto středisek, přičemž

lokální střediska vznikají v zázemí řádově vyšších center. Lokalizaci těchto center pak určuje druh prostorové hierarchie, přičemž Christaller uvádí tři její různé druhy: tržní, dopravní a administrativní.

Tržní princip vychází z požadavku na minimální možný počet středisek, potřebný k obsluze území. Centra nižšího řádu jsou tak umístěna ve vrcholech šestiúhelníku. Dopravní princip vychází z poznatku, že centra nižšího řádu vznikají na komunikacích mezi centry vyššího řádu, přičemž délka těchto komunikací by měla být co nejmenší (tedy přímé spojení). Centra nižšího řádu tedy vznikají v polovině přímé spojnice dvou center vyššího řádu. Poslední princip je administrativní, vycházející z požadavku na jednoznačné přiřazení středisek nižšího řádu k zázemí střediska vyššího řádu. Lokální střediska jsou tedy umístěna v určité vzdálenosti od centrálního místa, avšak stále uvnitř jeho zázemí, nikoli na jeho hranicích.

Teorie střediskových míst našla řadu aplikací i mnoho desetiletí po svém zveřejnění. Klasickou aplikací této teorie je vytváření hierarchické střediskové soustavy, ať už pro administrativní účely, nebo obslužné. Teorie se dočkala mnoha rozšíření a rozpracování, doplnění o problematiku motivace aktérů a snahu o monopol apod. Christallerova teorie centrálních míst je ve svém důsledku pak nejznámější a nevlivnější teorií regionálního rozvoje vůbec, ačkoli se problematikou vlastního rozvoje zabývá pouze okrajově.

Lokalizační přístup vyvrcholil po druhé světové válce v tzv. **regionální vědě**, s jejímž konceptem přišel Walter Isard. Ten se snažil propojit doposud popisnou regionální ekonomii s geografii a územním plánováním, přičemž po metodické stránce využíval zejm. geografického modelování (gravitační model apod.). Isardovy práce se staly jedním ze základních kamenů tzv. **kvantitativní revoluce** v geografii, která proběhla v 50. letech 20. století. Kritici jeho práce však poukazují na absolutní pomnutí faktoru individuálního rozhodování. Nové geografické modely však vznikají doposud.

Neoklasický přístup v ekonomii a z něj vzniknuvší lokalizační teorie jsou dnes předmětem kritiky z důvodu velkého zjednodušování a pomíjení některých faktorů. Znamenaly však ve své době významný posun v chápání působení ekonomických jevů v prostoru. Mnohé koncepty v rozšířené podobě jsou živé doposud a pro některé vybrané účely jsou tyto teorie využívány ve své původní formě. Z hlediska současné praxe je pak přínosné zavedení kvantitativních metod do prostorové ekonomické vědy.

3.2. Neoklasické teorie

Neoklasický přístup v ekonomii byl základem nejen pro lokalizační teorie, ale i pro řadu samostatných neoklasických teorií regionálního rozvoje. I neoklasické teorie patří mezi nejstarší teorie regionálního rozvoje, první z nich, **teorie komparativních výhod**, vznikla již na začátku 19. století.

Teorie komparativních výhod je konceptem Davida Ricarda, podle něž se každý region specializuje na výrobu zboží, které je schopen produkovat levněji, než ostatní regiony. Díky tomu mohou i regiony relativně méně vyspělé obchodovat s regiony relativně vyspělejšími, neboť směna zboží může být výhodná i pro ně. Mezinárodní obchod nezpůsobuje dle Ricarda výrazné ekonomické problémy v hospodářství rozvojových, ani rozvinutých zemí. Z obchodu dle něj profitují obě strany, ačkoli profit u každé strany může mít jinou podobu. Tato teorie byla později napadnuta zastánci opačného názoru, zejm. teorie nerovné směny.

Další neoklasickou teorií je tzv. **jednosektorový model**. Ten pomocí statistických metod odvozuje závislosti mezi relevantními proměnnými a na základě jejich analýzy určuje budoucí trend. Závislosti mezi proměnnými jsou přitom označovány jako příčina tohoto stavu, rozlišovány jsou krátkodobé a dlouhodobé trendy. Jednosektorový model vysvětluje vznik meziregionálních rozdílů pomocí různých temp růstu kapitálu, pracovní síly, nebo technické

vyspělosti. Jednosektorový model však s ekonomikou určitého území nakládá jako s jedním odvětvím, což je jeho významnou slabinou.

Tuto slabinu pak částečně odstraňuje **dvousektorový model**, který předpokládá existenci více odvětví v ekonomice regionu. Díky možnosti obchodování mezi regiony dochází k vyrovnávání nerovností pomocí komparativních výhod. Pokud existuje ve dvou regionech různá produktivita práce v různých odvětvích, výroba se přesouvá do odvětví, které má vyšší produktivitu. Různé regiony tak mohou mít různě orientované exportní sektory, přičemž každá akce, spojená se specializací či růstem, má svou reakci, která produkuje další reakci atd., přičemž řada těchto reakcí přispívá k vyrovnávání rozdílů mezi regiony. Dvousektorový model pak využívá dvou různých motivací ke změně: push faktoru a pull faktoru, tedy pozitivní a negativní motivace.

Teorii, která vyzdvihuje faktor produktivity práce, je tzv. **růstové účetnictví**. Tato teorie je založena na premise, že regionální rozvoj není produktem monetární či fiskální politiky, ale změny v produktivitě práce. Nejvýznamnějším faktorem v produktivitě práce pak je technologický pokrok. V pozdějším pojetí se pak vyzdvihuje naopak lidský kapitál.

Myšlenku nedokonalé konkurence a existenci vnějších úspor do neoklasických teorií přinesla teorie, označovaná jako **nová ekonomická geografie**. Oproti růstovému účetnictví tato teorie tvrdí, že každý pokrok (např. nové technologie) může mít pro regiony jak pozitivní, tak i negativní vliv. Tento pokrok v určité oblasti může totiž vést až k závislosti, přičemž v případě kolapsu tohoto pozitiva může vést v případě specializace regionu právě na toto odvětví k významným problémům. Pomocí kumulativních mechanismů noví ekonomičtí geografové vysvětlují aglomerační mechanismy, pracují s úsporami z rozsahu (kumulace pozitivních vazeb) aj. Nedokonalá konkurence a výnosy z rozsahu pak jsou dle této teorie spíše důvodem specializace regionu, než technologický pokrok.

Posledním významným konceptem v neoklasických teoriích pak je koncept **úspor v ekonomice**, který je dílem Alfreda Marshalla. Marshall definoval dva základní druhy úspor – vnější a vnitřní. Vnější úspory závisí na externích faktorech, jako např. existenci jiných ekonomických subjektů a veřejně dostupných zdrojů. Těmito úsporami se pak rozumí např. veřejný vzdělávací systém, nebo aglomerační úspory, jejichž příčinou je koncentrace výrobních aktivit do určité lokality. Vnitřními úsporami Marshall rozumí úspory z rozsahu (díky větším objemům produkce klesají náklady na výrobu jednoho kusu) a úspory ze specializace (díky produkci určitého výrobku v minulosti lze levněji produkovat jiný výrobek v budoucnosti, např. použitím stejných strojů apod.). Úspory jsou dle této teorie klíčem k efektivnější výrobě.

Z hlediska regionálního rozvoje jsou důležité zejména aglomerační úspory, Marshallovi následovníci se tak ve větší míře zaměřovali na ně. Aglomerační úspory se tedy začaly dělit na lokalizační a urbanizační. Lokalizačních úspor dosahují firmy z příbuzných odvětví díky prostorové blízkosti jejich výrob – takto se např. koncentruje průmysl, využívající velké množství určité suroviny do míst, kde se tato surovina těží. Urbanizační úspory pak nesouvisí s odvětvovou příbuzností, ale s koncentrací obyvatel do určitého místa, přičemž platí, že čím větší město či aglomerace, tím větší výhoda. Urbanizační úspory s sebou totiž přináší nižší dopravní náklady, velký trh, dostupnost služeb apod.

Neoklasické teorie oproti lokalizačním teoriím pracují s rozsáhlejším spektrem nástrojů pro regionální rozvoj, zabývají se směnou zboží, rolí produktivity práce, technologií, úspor. Ačkoli stále jde o základní koncepty, které byly později významně rozpracovány, jsou neoklasické teorie doposud jedním ze základů ekonomického myšlení v regionálním měřítku. Obecně platný pak je koncept úspor, které jsou základem konkurenceschopnosti firem. Tento koncept pak lze aplikovat i v měřítku regionálním.

3.3. Keynesiánské teorie

Keynesiánské teorie vycházejí z myšlenek britského ekonoma **Johna Maynarda Keynesa**, který od 20. let 20. století kritizoval myšlenky neoklasické ekonomie. Tato kritika našla ve světě odezvu zejména díky Velké hospodářské krizi, se kterou si neoklasické koncepty nedokázaly poradit. Jevy jako chronická nezaměstnanost totiž v neoklasických teoriích neměly oporu, popíraly koncept pouze krátkodobých hospodářských poruch.

Keynesova teorie vychází z transformace role státu v ekonomice: zatímco dříve byly výkyvy v ekonomice nahlíženy jako krátkodobé záležitosti, jejichž vliv pomine, Keynes tvrdí, že stát by měl aktivně ovlivňovat tyto výkyvy pomocí fiskální a monetární politiky. Toto ovlivňování ekonomických trendů státem Keynes bere jako povinnost vůči jeho občanům.

V případě hospodářské recese by měl stát dle Keynesa v oblasti měnové politiky snížit úrokové sazby pro půjčování peněz a tím motivovat lidi k půjčkám, které následně využijí na investice či spotřebu a tím pomohou k oživení ekonomiky. V oblasti fiskální politiky má stát šetřit a vytvářet rozpočtové přebytky v dobách ekonomické prosperity a naopak v časech hospodářské recese tyto prostředky vynakládat na nastartování ekonomiky. Ačkoli Keynes sám byl makroekonom a regionálním rozvojem se nezabýval, jeho myšlenky našly odezvu v mnohých teoriích regionálního rozvoje.

Teorie exportní základny vychází z předpokladu, že klíčovou roli v rozvoji hraje poptávka po zboží na světových trzích. Odvětví, po jejichž produktech je ve světě největší poptávka jsou hnacími silami rozvoje, stimulující rozvoj regionů. Další odvětví v regionu se těmto hnacím odvětvím přizpůsobují a navazují na ně. Úspěšnost exportu pak je klíčovým prvkem pro úspěšný regionální rozvoj.

Podobným konceptem je **teorie růstových pólů**. Ta místo exportu se zaměřuje na póly rozvoje, představované hnacími ekonomickými jednotkami – firmami, odvětvími. Hnací jednotky představují hlavní sílu ekonomického rozvoje, neboť vyvolávají impulsy pro rozvoj dalších odvětví, firem a lokalit. Tato teorie našla své uplatnění v regionální politice mnoha států během 50. a 60. let 20. století, kdy byly budovány nové továrny v odvětvích, vytípaných jako hnací (automobilový průmysl, ocelářství, chemický průmysl), v zaostalejších oblastech, kam měly přinést rozvoj. Výsledky však většinou zůstaly za očekávanými, a to z důvodu nedostatečných analýz příslušných odvětví, podcenění kritické velikosti investice pro založení nového centra růstu aj.

Obecná teorie polarizovaného rozvoje je někdy také nazývána konceptem jádro-periferie. Jejím autorem je John Friedmann, který definoval šest skupin kumulativních mechanismů, zesilujících převahu jádra nad periferií:

- efekt dominance – odliv kapitálu a zdrojů z periferie do center
- informační efekt – vysoký potenciál pro výměnu informací v jádru, kde je vysoká koncentrace obyvatel
- psychologický efekt – viditelnější příležitosti pro inovace v jádru
- modernizační efekt – snadnější přijímání změn v jádru
- efekt vazeb – inovace plodí inovace, např. v návazných odvětvích
- výrobní efekt – struktura ekonomických vztahů výhodná pro inovující subjekty

Friedmann dále rozpracovává koncept jádra a periferie do několika poddruhů území, z nichž z hlediska regionálního rozvoje nejproblematictější jsou právě deprivované periferní regiony, Friedmannem označené jako upadající oblasti. Friedmann je popisuje jako staré zemědělské a průmyslové oblasti, které se nacházejí v období hospodářské stagnace či úpadku, jejich vlastní zdroje neumožňují zrychlení hospodářského vývoje, počet vystěhovalých významně převyšuje počet přistěhovalých.

Teorie kumulovaných příčin je dílem švédského ekonoma Gunnara Myrdala, který poukazuje na fakt, že na Zemi je pouze malá skupina extrémně vyspělých států, zatímco velké

množství velmi zaostalých. Navíc tyto nejvyspělejší státy dále prosperují, zatímco chudé zůstávají chudými. To je podle něj důkazem, že rozvoj nemá konvergenční tendenci, ale naopak divergenční, tedy že neustále dochází k prohlubování meziregionálních rozdílů. Působení kumulativních mechanismů vede dle Myrdala k tzv. růstové spirále, kdy z periferie jsou neustále odčerpávány zdroje růstu (finanční a lidský kapitál). Myrdal připouští i pozitivní efekty jádra na periferii, např. růst poptávky po produktech, produkovaných v periferních oblastech, převažují u něj však polarizační tendence.

Teorie nerovnoměrného rozvoje tvrdí, že úkolem rozvojové strategie není nalézt optimální kombinaci stávajících zdrojů, ale nalézt zdroje skryté, nebo špatně využívané a mechanismy na jejich využívání (viz Blažek a Uhlíř, 2002). Autor této teorie, Albert Hirschmann, se domníval, že základní přístup k dosažení ekonomického rozvoje spočívá v generování a usměrňování lidské energie žádoucím směrem. Role vnějšího kapitálu pak spočívá v tzv. demonstračním efektu, kdy má dokázat, že v daném regionu lze podnikat a dosahovat zisk. Hirschmann doporučoval v zaostalých regionech vytvořit ostrůvky moderní ekonomiky, neboť se zde musí nejprve vytvořit jedno či více vyspělých center, které zajistí žádoucí ekonomický růst a spuštění kumulativních mechanismů. Hirschmann také vyzdvihoval význam pozitivních očekávání pro rozvoj, naopak největší hrozbu vidí v selektivní migraci kvalifikované pracovní síly do vyspělých regionů.

Keynesiánské teorie přes své stáří a překonanost v určitých bodech jsou dodnes základem regionálně rozvojových politik. Koncepty jako jádro-periferie, růstové póly, kumulované příčiny a nerovnoměrný rozvoj jsou dodnes živé a aktuální. Keynesiánské teorie představují klíčový prvek v konceptu práce za dělníky a definici role státu v regionální politice. Ačkoli tyto teorie mají řadu odpůrců, vyznávající odlišné myšlenkové proudy, poskytly základ pro mnohé funkční mechanismy i v současnosti hojně uplatňované.

3.4. Marxistické a strukturalistické teorie

Marxistické teorie regionálního rozvoje se řadí do okruhu nekonvenčních a kritických teorií, které se ostře vymezují vůči stávajícím kapitalistickým strukturám. Nerovnoměrný regionální rozvoj je dle marxistů pouhým prostorovým vyjádřením strukturálních a sociálních nerovností v kapitalistickém systému. Státní intervence, mající za úkol zmírnit tyto meziregionální rozdíly jsou dle marxistů neúčinné, neboť pouze tlumí následky tohoto systému a neřeší její příčinu. Hlubší příčinou nerovnoměrného vývoje jsou považovány nerovné vztahy při výrobě a v postavení na trhu při směně.

Roli velkých nadnárodních firem v ekonomice rozpracovala **teorie mezoekonomiky**. Teorie vychází z předpokladu, že velké firmy vytváří v rámci ekonomiky speciální sektor, tzv. mezoekonomiku, která je příčinou rozdílů v distribuci moci: 1 – 2 % největších firem vytváří přes 50 % veškeré produkce. Tyto velké firmy dosahují často pozice monopolu nebo oligopolu a tím výrazně limitují konkurenci, což narušuje principy ekonomické soutěže. Regionální rozdíly pak vyplývají z toho, že ekonomickou základnu méně vyspělých regionů tvoří malé a pomalu inovující firmy, které nejsou schopny konkurovat velkým firmám z vyspělých regionů.

Houpačková teorie nerovnoměrného rozvoje vysvětluje vznik meziregionálních rozdílů pomocí pohybů kapitálu, který má tendenci se přemisťovat do oblastí s nejvyšší mírou zisku. Kapitál těmto oblastem přináší ekonomický růst, což ovšem vede k poklesu ziskovosti a následnému dalšímu přesunu kapitálu. Toto neustále přemisťování kapitálu mění zaostalé regiony na prosperující a naopak, z čehož je odvozen i název teorie.

Teorie závislosti poukazuje na fakt, že rozvinuté země dosahují ekonomického růstu nezávisle na situaci v perifériích, zatímco růst u periférií je podmíněn růstem v jádru. Jádro

světové ekonomiky dle této teorie využívá slabosti periferie, jejíž závislost na jádru je příčinou zvětšujících se rozdílů mezi jádrem a jí.

Teorie nerovné směny je založena na předpokladu, že mezinárodní obchod podporuje bohatnutí vyspělých zemí a k prohlubování chudoby rozvojových zemí. Tento obchod totiž neprobíhá za oboustranně výhodných podmínek. Za příčinu této směny je označována nerovnost ve mzdách, kdy ve vyspělých zemích mají pracovníci velmi vysoké mzdy, zajišťující jim vysoký komfort, zatímco v rozvojových zemích velmi nízké mzdy, zajišťující jim pouhé přežití. Jako řešení tohoto stavu teorie uvádí zvýšení mezd v zaostalých regionech, problematičnost dosažení tohoto stavu je však zřejmá.

Na marxistické teorie navázaly strukturalistické teorie, které podobně jako marxistické teorie spatřovaly za původce meziregionálních rozdílů abstraktní struktury, ovlivňující ekonomiku na globální i lokální úrovni. První strukturalistickou teorií byla **teorie výrobních cyklů**, která vyzdvihovala fakt, že každý výrobek projde třemi fázemi výrobního cyklu: fází nového výrobku, kdy je výrobek produkován v nejvyspělejších regionech, disponujících nejlepšími technologiemi a velkým trhem, fází zralého výrobku, kdy se výroba začíná rozšiřovat, dochází k exportu výrobku do světa a klesá jeho cena, a fází standardního výrobku, kdy se výrobek začíná masově vyrábět v zemích s nižšími výrobními náklady a do vyspělých zemí se naopak začíná dovážet.

Podobným konceptem a jistou alternativou k předchozí teorii je **teorie ziskových cyklů**, podle níž prosperita regionu závisí na strategiích velkých firem, které se snaží o maximalizaci zisku a dosažení pozice oligopolu. Teorie rozlišuje celkem pět fází ziskového cyklu:

- fáze nulových (či záporných) zisků – vznik odvětví
- fáze superzisků – umožněna dočasnou monopolní pozicí, danou inovačním náskokem
- fáze normálních zisků – vstup dalších firem do odvětví, objem výroby se zvyšuje, ale přichází nasycení trhu
- fáze normálních plus nebo normálních minus zisků – odvětví se podaří buď oligopolizovat (a tím zaručit relativně vyšší zisky), nebo dojde k ostré konkurenci (a snížení zisků)
- fáze ztráty – odvětví je zastaralé

Regiony by se tak měly snažit vyhledávat odvětví, které má před sebou výhled rozvoje, nikoli stagnace nebo úpadku.

Pokus o implementaci marxistických teorií byl na našem území proveden v období let 1948 – 1989. Jak bylo již dříve zmíněno, tento pokus sice přinesl zmírnění meziregionálních rozdílů, vedl však k úpadku národní ekonomiky jako celku. Přínos marxistických a strukturalistických teorií však je v tom, že ve velké míře používají abstraktní myšlení a neomezují se na prosté využívání akcí a reakcí. Zejména poslední dvě strukturalistické teorie jsou přínosem pro praktický regionální rozvoj i v současnosti.

3.5. Kriticko-realistické přístupy

Kriticko-realistické přístupy k regionálnímu rozvoji se začaly uplatňovat ve větší míře v druhé polovině 20. století. V této době se začal výrazně projevovat vliv globalizace, ve vyspělých regionech docházelo k masivní terciarizaci ekonomiky (zvýšení podílu služeb na HDP) a díky tomu docházelo k přesunům bohatství z tradičních průmyslových regionů do velkým měst a aglomerací, kde se mohly služby lépe uplatnit. Díky tomu začaly vznikat práce, věnující se dělbě práce mezi regiony a lokalitám a jejich významu v rozvoji států.

První významnou teorií byl koncept britské geografky Doreen Massey, nazvaný **teorie územních dělb práce**. Ta odmítá jednoduché vnímání zaměření regionů na určité výrobní činnosti jako jejich specializaci, ale označuje ji za územní dělbu práce, která může být funkční dělbou i v rámci jediného odvětví (např. oddělení výrobních aktivit od výzkumu a vývoje

apod.). V rámci teorie se vyzdvihuje význam studia vlastnické a velikostní struktury podniků a hierarchie jednotlivých poboček v rámci firmy. Massey tvrdí, že v jádrových oblastech jsou soustředěny řídicí a koncepční složky a vývoj, zatímco v periferiích jsou umístěny výrobní areály s nižšími požadavky na kvalifikaci dělníků.

Massey upozorňuje, že pokud existuje oddělení koncepčních a výrobních složek, dochází k omezování tvůrčí činnosti části pracovní síly. Navíc tento jev zapříčiňuje podřízenost periferií a dominanci regionu s koncepční funkcí. Aby nedocházelo k úpadku periferie, je tedy třeba zajistit, aby zde byly umístěny i koncepční funkce.

Výzkum dopadů socioekonomické restrukturalizace stále u zrodu tzv. **locality debate** (diskuse o lokalitách) v 80. a 90. letech 20. století. Lokální úroveň regionálního rozvoje je zde nahlížena jako prostorově omezená aplikace obsáhlejších trendů, přičemž byla vytvořena následující hierarchie úrovní územních měřítek: lokální – regionální – národní – globální. Aby lokalita dosahovala úspěšného růstu, bylo třeba součinnosti na všech hierarchických úrovních a vhodných podmínek na každé úrovni.

Velká pozornost je v této teorii věnována aktivitě místních aktérů a jejich angažovanosti, neboť lokalita byla v jejich pojetí chápána jako prostor pro mobilizaci místních aktivit a potenciálu (Krejčí et al., 2010). Rozdíly mezi lokalitami jsou pak chápány jako výsledek odlišného stupně aktivity místních aktérů – jejich angažovanosti a schopnosti se zapojit do obecných globalizačních a restrukturalizačních procesů, probíhajících na hierarchicky vyšších úrovních.

Kriticko-realistické přístupy oživily debatu na téma konkurenceschopnosti regionů, jejich zapojení do územně vyšších celků, jejich významu na těchto hierarchicky vyšších úrovních a bližším studiem fungování firem a úlohy aktérů v regionálním rozvoji. Tyto koncepty zásadním způsobem doplnily předchozí teorie a některé jejich prvky se staly běžnou částí současných regionálně rozvojových strategií.

3.6. Institucionální teorie

Od 80. let 20. století se začaly v regionálně rozvojové vědě uplatňovat institucionální přístupy, vyznačující se důrazem na roli institucí a jejich historický vývoj. Za hlavní příčinu vytváření rozdílů mezi regiony tyto teorie uváděly rozdíly v sociokulturním a institucionálním prostředí v těchto regionech. Institucionální teorie studují tyto tři základní problémy (Blažek a Uhlíř, 2002):

- zájem o technologický pokrok, inovace a proces učení se (vedou k narušení rovnováhy trhu, jsou často rolí náhody a nedeterministických faktorů)
- zájem o fungování firem (vzájemné vztahy mezi firmami, vnitřní organizace, způsob komunikace atd.)
- zájem o instituce – ve smyslu instituce jako konkrétní organizace (úřad, hospodářská komora aj.), a také instituce jako typické (zrutinizované) chování, navyklé praktiky apod.

Institucionální teorie kladou důraz na jedinečnost institucí a praktik, vzájemné kontakty a spolupráci, roli sítí přenášejících informace a znalosti, proces učení se a inovační prostředí (Krejčí et al., 2010).

Teorie výrobních okrsků rozpracovává starší pojetí vnějších a vnitřních úspor, přičemž se zabývá aglomeračními úsporami, tedy formou vnějších úspor. Těchto úspor lze dosahovat i v relativně méně urbanizovaných oblastech za specifických podmínek, kdy velká část výroby je soustředěna do malých firem, které jsou vysoce specializované, avšak schopné pružně reagovat na měnící se poptávku, úzce spolu spolupracují a využívají služeb specializovaných agentur, které společně podnikajícím subjektům poskytují výhodné služby (nákup surovin ve velkém, vedení účetnictví, získávání výhodných úvěrů apod.). Nevýhodou praktické aplikace

této teorie bylo, že firmy takto podnikající dělily své zaměstnance na ty vysoce kvalifikované, pracující na živnostenský list a patně placené a jednoduše propustitelné, kteří v některých případech byli až vykořisťováni.

Na teorii výrobních okrsků navázala **teorie flexibilní specializace**, kdy je vyhledávána flexibilní pracovní síla, neovlivněná průmyslem a neorganizovaná odborovými svazy, a do centra zájmu se dostávají regiony, které podporují vzdělávání, transfer technologií a inovace. Tato teorie reflektuje měnící se poměry ve světovém hospodářství, kdy nové výrobky jsou inovovány výrazně rychleji a mají kratší životnost, narůstá flexibilita na trhu práce, kdy více lidí pracuje na částečný úvazek a v příležitostných zaměstnáních, velké firmy větší množství výroby řeší subdodávkami a existuje snaha o omezení skladovací doby. Tato teorie přinesla nové poznatky zejména v poznání vztahů, jak prostorová blízkost a spolupráce mezi firmami ovlivňuje schopnost konkurovat a inovovat. Praktické uplatnění této teorie je v oblasti podpory průmyslových parků, rekvalifikačních a vzdělávacích kurzů a podpory firem, poskytující služby firmám.

Na základě obou výše zmíněných teorií začaly od 90. let 20. století vznikat tzv. **klastry**, což jsou odvětvové a geografické koncentrace podniků, poskytovatelů služeb a institucí, provázaných společnými sítěmi a využívající této spolupráce k externím úsporám. Výhoda klastrů spočívá v propojení výzkumné sféry (univerzity, výzkumné ústavy), profesních asociací, regionálních institucí, poskytovatelů služeb (subdodavatelé, finanční sektor, specializované služby) s výrobními firmami, které zaručuje všem zúčastněným větší konkurenceschopnost.

Klastry mohou mít různou podobu, ať už z hlediska jejich velikosti (několik firem až stovky firem), územního rozsahu (lokální až globální) a odvětvové specializace (jedno odvětví nebo propojení více odvětví). V rámci klastrů funguje horizontální a vertikální spolupráce, přičemž pod horizontální spoluprací se myslí spolupráce dvou vzájemně si konkurujících firem za účelem získání výhody oproti zbylé konkurenci, zatímco vertikální spolupráce vyjadřuje vztah výrobce a subdodavatele, případně výrobce vstupů a zpracovatele. Přítomnost dobře rozvinutých klastrů je výhodou pro regiony, kde jsou tyto klastry lokalizovány a značným přínosem pro regionální ekonomiku. Proto některé regiony vznik klastrů podporují, či dokonce iniciují.

Prozatím poslední institucionální teorií je **teorie učících se regionů**, která za strůjce meziregionálních rozdílů označuje různou úroveň znalostí a zkušeností, schopnosti se učit a absorbovat a uplatňovat inovace. Znalosti jsou dle zastánců této teorie nejstrategičtější surovinou, kterou je třeba v maximálním měřítku využít. Díky technologickému pokroku a vyspělé dopravní síti je v současnosti možné mnohé suroviny a kapitál přemístit do různých oblastí, znalosti však jen v omezené míře. Toho využívají vyspělé státy, u nichž jsou základem jejich konkurenceschopnosti právě znalosti – všechny ostatní výhody, jako je cena pracovní síly, náklady na provoz výroby apod. jsou na straně rozvojových zemí.

Zdrojem konkurenční výhody pak jsou tzv. **tiché znalosti**, tedy znalosti, které se nelze naučit podle instrukcí či návodu, ale které lze získat pouze vlastními zkušenostmi, znalosti, které jsou nepřenositelné a neobchodovatelné. Pro tento typ znalostí se také používá pojem **nekodifikovatelné znalosti**. Dle Blažka a Uhlíře (2002) se pak jedná o následující typ znalostí:

- učení praxí
- učení užíváním
- učení hledáním
- učení spoluprací

Aplikací znalostí dochází k inovacím. Pod pojmem inovace je třeba si představit nový proces, myšlenku, vynález či zdokonalení existujícího procesu či zařízení. Inovace mohou mít průmyslovou povahu (např. zlepšení výrobku), procesní povahu (např. zlepšení metody), marketingovou povahu (např. zlepšení atraktivity výrobku) či organizační povahu (např.

zefektivnění výroby). Pro realizaci inovací pak vzniknul nový podnikatelský sektor, označovaný jako inovační podnikání, který má za cíl tvořit zisk za pomoci tvorby inovací. Za účelem tvorby inovačního prostředí vznikají v regionech tzv. vědeckotechnické parky a podnikatelské inkubátory. Jejich účelem je podpořit vznik klastrů, dosáhnout aglomeračních úspor a především podpořit vznikající inovační projekty. Úspěch těchto projektu však je podmíněn dostatečným počtem kvalifikovaných a vzdělaných pracovníků, dostatkem kapitálu a přítomnosti vyspělé infrastruktury pro rychlou přepravu osob. Z hlediska regionální hospodářské struktury pak hraje důležitou roli i odvětvová specializace místní ekonomiky a inovačně relevantní funkce podniku. Jednotlivá odvětví se od sebe pak silně liší svým inovačním potenciálem – mezi v současnosti nejnovativnější odvětví se řadí nanotechnologie, biotechnologie, farmaceutický a chemický průmysl, informatika, některé druhy strojírenství aj. Avšak i v oborech relativně tradičních lze vždy nalézt prostor pro inovace. Institucionální teorie vyzdvihují roli specializace, inovací, flexibility a tvorby profesních sítí. Těžiště rozvoje kladou do oblasti znalostí a vědomostí, které chápou jako unikátní zdroj vyspělosti regionu. Tyto teorie také nabízejí velké množství praktických implementací, jako je tvorba klastrů, zakládání vědeckotechnických parků a podnikatelských inkubátorů. Institucionální teorie jsou poměrně mladé a tak i aktuální a udávají trend v současných strategiích regionálního rozvoje. Problematická nicméně zůstává aplikace těchto teorií v klasických deprivovaných periferních oblastech, které trpí právě nedostatkem vzdělaných a kvalifikovaných lidí, nízkou hustotou obyvatel a zaměstnaností v priméru a tradičních průmyslových odvětvích, neboť v těchto regionech lze s těžší dosahovat aglomeračních úspor a bez velkých investic do rekvalifikací ani významné tvorby inovací.

3.7. Postmoderní přístupy

V reakci na fakt, že žádná z doposud vyvinutých teorií regionálního rozvoje se neosvědčila jako dlouhodobě úspěšná a univerzální, začaly se od konce 70. let 20. století objevovat práce, mající za základ postmoderní myšlení, projevující se uznáváním různých myšlenkových přístupů jako rovnoprávných a doplňujících se. Postmoderní teorie nemají za cíl nalézt absolutní pravdu, aplikovatelnou všude na světě stejným způsobem, naopak usilují o rozmanitost a často i alternativní životní styl. Postmoderní teorie kritizují stírání rozdílů mezi regiony globalizačními procesy, kritizují myšlení v pouhých ekonomických kategoriích (prodat lze vše, vše je pouhým zbožím) a označují vědění jako socio-kulturně podmíněné, přičemž zpochybňují neutralitu vědeckého myšlení.

Postmoderní teorie jsou často založeny na nekonzumním stylu života, opírající se buď o tradiční hodnoty (např. křesťanství), nebo naopak o hodnoty nových hnutí (např. ekologická hnutí, New Age, feminismus). Teorie se vyznačují značným liberalismem, důrazem na lokální úroveň a subjekt člověka. Uplatnění našly v regionálním rozvoji od 80. let 20. století, přičemž jejich hlavním přínosem bylo odmítnutí univerzální platnosti ekonomických „pravd“ a důraz na vytvoření alternativ. V některých státech byly také pojímány jako kritika či odmítnutí západního ekonomického myšlení a příklon k místním hodnotám.

První z postmoderních teorií regionálního rozvoje je **poststrukturalismus**, který svou kritiku současného ekonomického systému staví na premise, že současné teorie regionálního rozvoje jsou výsledkem zkušenosti západní civilizace ve svých specifických podmínkách. Přebíráním západních vzorů v zemích třetího světa dochází k rozpínání západní civilizace, které však těmto zemím nepřináší očekávaný rozvoj. Ten dle teorie může přinést pouze využívání vlastních zkušeností a postupů, nikoli pouhé přebírání západních vzorů.

Ještě kritičtější k ostatním teoriím regionálního rozvoje je **postdevelopmentarismus**, který argumentuje, že aplikací dosavadních teorií regionálního rozvoje došlo v zemích třetího světa pouze ke zvýšené míře chudoby, hladu, nedostatku a zadlužení. Postdevelopmentarismus

zcela odmítá západní styl života, založený na konzumu a spotřebě a usiluje o návrat k prostému, jednoduchému stylu života. Západní typ ekonomického rozvoje dle teorie je v rozvojových zemích více destruktivní než přínosný a proto je mu třeba bránit v prosazení a ne ho podporovat.

V rámci postdevelopmentarismu se prosadily zejména tři stěžejní koncepty: koncept radikální plurality, koncept jednoduchého životního stylu a koncept přehodnocení předkapitalistických společností. Koncept radikální plurality je založen mj. na myšlenkách Mahátmá Gándhího, který kritizuje nelidské měřítko současných institucí a technologií, kdy je třeba podporovat lokální iniciativy místních skupin obyvatelstva, které mají žít maximálně soběstačně. V těchto skupinách by pak měly být upřednostňovány kolektivní práva před právy jedince.

Koncept jednoduchého životního stylu vychází z představy o maximální ekonomické spravedlnosti, decentralizaci, životě na venkově, morálním a spirituálním rozvoji a zejména o lidském štěstí. Životní styl by dle tohoto konceptu měl mít dimenzi zejména ekologickou a spirituální, přičemž v ekologické rovině by se měl zejména snížit tlak průmyslových zemí na zdroje a prosadit se snaha o trvalou udržitelnost a v oblasti spirituální podporovat odklon od materialistického konzumního životního stylu, a to prostřednictvím náboženství.

Přehodnocení kapitalistických společností pak klade důraz na názor, že život v předkapitalistických společnostech nebyl tak špatný, jak se v současnosti traduje. Lidé totiž nevlastnili žádné zboží, které je pro ně v současnosti natolik důležité, že jsou na něm prakticky závislí (např. automobily, značkové módní oblečení). Honba za těmito produkty nutí současnou společnost neustále produkovat a tvořit ekonomický profit, aby si lidé mohli tyto věci dovolit. Oproti tomu v předindustriálních společnostech lidé byli neméně produktivní ve vytváření věcí, které k životu potřebovali, měli také dostatek času pro zábavu a navzdory módním klišé nebyli ve většině případů ovládáni tyrany.

Ideu, že rozvoj regionů závisí na míře zapojení žen do ekonomického a politického života, přináší myšlenkový směr **feminismus**. Uplatnění feminismu v regionálním rozvoji se odvíjí od systémových opatření, na podporu zapojení žen do ekonomického systému. Těmito opatřeními se myslí zejm. flexibilní pracovní doba, vytváření zkrácených pracovních úvazků, zavádění sdílených úvazů, možnost práce z domova a zavádění firemních školek a jeslí. Důraz je kladen také na stejné příležitosti pro ženy a muže a stejné odměňování obou pohlaví za stejnou práci.

Postmoderní přístupy přinesly do regionálně rozvojové vědy zejména důraz na nemožnost univerzálního použití regionálně rozvojových teorií, přizpůsobení rozvojových strategií specifickým lokálním podmínkám, kritiku spotřebního západního stylu života a důraz na roli žen v ekonomice. Ačkoli některé teorie byly značně radikální, jiné jsou dnes široce aplikovány v regionálně rozvojové praxi. Hlavním přínosem pak bezesporu je praxe tvorby individuálních rozvojových strategií pro každý region, které regionální plánování výrazně zefektivnilo.

4. Periferní regiony v ČR

Jak bylo zmíněno v kapitole 2.3, periferní regiony jsou oblasti vzdálené od center, s relativně nižší hustotou zalidnění a nižší životní úrovní. Vzhledem k faktu, že nerovnoměrnosti v občanské vybavenosti, lokalizaci pracovních míst, mzdách, míře nezaměstnanosti, a mnoha dalších sociálních a ekonomických indikátorech se projevují nejen na úrovni státu, regionů a mikroregionů, ale i na úrovni lokální, a to odlišnou úrovní jednotlivých obcí, je třeba definovat, jakým způsobem lze vůbec oblast považovat za region a kdy jde pouze o lokální výkyv, který lze jen stěží postihnout komplexnější strategií. Lokální výkyvy (tedy vytvoření strategie na úrovni jedné obce) totiž lze řešit pomocí eliminace slabých míst a posilováním silných stránek obce, využíváním příležitostí a eliminací hrozeb, avšak pouze ve velmi omezené míře, co se týká dopravy a dopravních funkcí území, tedy zlepšením dopravní infrastruktury a zajištěním dobré dopravní dostupnosti. Ty je vždy třeba řešit na úrovni minimálně mikroregionální, neboť je třeba každou lokalitu zapojit do komplexu dopravního systému a až poté řešit lokální jednotlivosti, nikoli naopak.

Protože v předchozím textu se objevilo několik termínů, popisujících jednotlivé úrovně plánování, je třeba tyto pojmy dostatečně osvětlit. Národní úroveň regionálního plánování zahrnuje území celého státu a je řízena centrálně, Ministerstvem pro místní rozvoj a jeho orgány. Regionální úroveň je záležitostí krajů a strategického plánování na krajské úrovni. Oproti tomu mikroregionální úroveň je úrovní s nejvyšší těsností funkčních vazeb a územím, které vyniká v rámci svého prostoru nejvyšším stupněm propojení pomocí interakcí.

Mikroregiony by měly být vymezeny jako regiony NUTS 3, avšak vzhledem k vymezení těchto regionů primárně pro administrativní účely tomu ne vždy tak je. K největším rozdílům mezi přirozeným mikroregionem a administrativním vymezením územně správní jednotky dochází v zázemí velkých měst, která samotná plní funkci mikroregionálního střediska a menší střediska v okolí tak poníží na centra s pouhým subregionálním významem. Dalším případem pak jsou shluky více středisek, nepříliš vzdálených od sebe, které si buď vzájemně konkurují, nebo se vzájemně doplňují. V tomto případě funkci mikroregionálního střediska může plnit buď jedno z nich, nebo funkce jsou rozdělovány mezi více středisek, případně pokud tato střediska mají dostatečnou velikost, plní funkci mikroregionálního střediska, ovšem pouze pro území své obce, případně jen velmi blízkého zázemí.

Mikroregionální střediska by mělo mít alespoň 10 000 obyvatel, přičemž v jeho zázemí by mělo žít alespoň 5 000 obyvatel. Mikroregionální středisko by mělo být centrem dojížděky za prací, měly by tu být lokalizovány hlavní zaměstnavatelé na území mikroregionu. Občanskou vybaveností by mikroregionální středisko mělo pokrýt všechny základní potřeby obyvatel, včetně specializovaných nedenních nákupů, široké nabídky volnočasových aktivit, a to včetně kultury a sportu. V případech, kdy je vymezení mikroregionu obtížné, je třeba analyzovat poměry v dojížděce za prací na regionální úrovni a poté případně vymežit celek, funkčně a velikostně nejbližší mikroregionu.

Z hlediska územního plánování se dále rozlišuje úroveň subregionální (viz kapitola 4.2), avšak z hlediska rozvoje dopravní infrastruktury reflektují nižší úrovně než mikroregionální pouze lokální podmínky a problémy, lze je tedy chápat jako lokální úroveň bez rozlišení toho, zda jde o plánování v rámci subregionu, nebo pouze jednotlivých obcí. Subregionální centra totiž bývají jen v určitých případech centry významného dojížděkového proudu a téměř nikdy nejde o centra, která by měla rozhodovací funkci při plánování dopravní obslužnosti veřejnou dopravou apod. Z tohoto hlediska jde o centra z velmi omezenými pravomocemi, a proto je lze zahrnout do kolony lokálních aktérů. Lokální aktéři nicméně hrají důležitou roli v jakémkoli plánovacím procesu, proto tento prvek není méně důležitý z hlediska jeho priorit, pouze není dostatečně silný na to, aby byl sám pólem rozvoje.

4.1. Regionalizace

Pokud hovoříme o periferních regionech, je třeba nejprve osvětlit, jakým způsobem se provádí regionalizace, tedy vymezení regionu na základě určitých znaků. Z hlediska regionálního rozvoje to bude zejm. dojížd'ka do zaměstnání, pro různé účely však mohou být použity i odlišná kritéria, jejichž použití je nastíněno dále v textu.

Klasickým vymezením mikroregionu se rozumí zavedený postup, který k vymezení regionů používá většina geografů v ČR. Jedná se o třístupňový proces, kdy nejprve jsou vybrána města, která mají alespoň 10 000 obyvatel. Následně je provedena analýza dojížd'kových poměrů, kdy pro každou obec je definován vektor převažujícího dojížd'kového proudu (tedy určí se, kam směřuje hlavní dojížd'kový proud). Všechny obce, z nichž hlavní dojížd'kový proud směřuje do mikroregionálního střediska, jsou označeny jako zázemí tohoto střediska. Všechny obce, z nichž hlavní dojížd'kový proud směřuje do obce, která sama tvoří zázemí mikroregionálního střediska, jsou také označeny jako zázemí mikroregionálního střediska (v tomto případě se zde zformovaly vztahy na subregionální úrovni). Pokud všechny obce v zázemí mikroregionálního střediska mají dohromady alespoň 5 000 obyvatel, došlo k vytvoření mikroregionu.

Ve třetím kroku pak dochází k řešení výjimek, případně k verifikaci předpokladu existence mikroregionu. Výjimkou může být malé území, např. shluk několika obcí, či pouze jednotlivé obce, které tvoří ostrůvky ve vymezení zázemí mikroregionálního střediska. U těchto obcí je třeba zjistit, zda přirozeně spádují do jiného blízkého střediska, nebo zda tento stav je způsoben např. dojížd'kou do regionálního centra (krajského města). Pokud by dojížd'kový proud směřoval do vzdáleného střediska, je to projev určité slabosti mikroregionálního střediska, avšak obec bude stále patřit do jeho zázemí. Pokud ale hlavní dojížd'kový proud směřuje do sousedního mikroregionálního střediska (tedy do sousedního regionu), bude toto území náležet do zázemí tohoto sousedního střediska.

V případě, že mikroregionální středisko nemá dostatečně velké zázemí, je třeba uvážit na základě analýzy funkčních vztahů mezi tímto střediskem a středisky okolními, zda opravdu plní funkci mikroregionálního centra. Naopak pokud při analýze vyjde najevo, že existuje v rámci zázemí vybraného mikroregionálního střediska centrum, které je cílem dojížd'kových proudů z širšího okolí, přičemž tento domnělý subregion má populační velikost alespoň 15 000 obyvatel, je na zvážení, zda toto středisko neprohlásit za mikroregionální centrum, ačkoli nedosahuje populační velikosti 10 000 obyvatel, a nevyčlenit ho jako samostatný mikroregion. Tato rozhodnutí pak jsou obvykle učiněna na základě analýzy funkcí středisek, tedy na analýze občanské vybavenosti těchto sídel.

Pokud region, určený pro aplikaci strategie rozvoje není definován na základě prostorových vztahů, ale např. na základě nějakého společného rysu, vlastnosti, nebo problému, používají se odlišné techniky, jako např. shluková analýza, generalizace, regionálně taxonomické metody aj.

Shluková analýza je vícerozměrná statistická metoda, používaná k tvorbě klasifikace objektů. Slouží k třídění jednotlivých objektů do skupin na základě podobností v hodnotách vybraných indikátorů. Jednotky, náležící do stejné skupiny mají tyto hodnoty (či vlastnosti) sobě navzájem podobnější, než u jednotek v jiných skupinách. Výsledkem analýzy je dendrogram, který nabízí uživateli informaci o podobnostech a shlukování na dané úrovni, přičemž na rozhodnutí uživatele zůstává, kterou úroveň shlukování si vybere (tedy do kolika shluků nakonec jednotky sloučí).

Shluková analýza se v geografii používá také ve zjednodušené podobě, kdy nedochází k vícerozměrnosti analýzy, ale shlukování je prováděno na základě jednoho indikátoru. Jedná se vlastně o dílčí metody samotné shlukové analýzy. Nejpoužívanější metodou je **metoda nejbližšího souseda**, kdy přiřazujeme k sobě jednotky, které si jsou nejbliže (ať už

prostorově, nebo v grafu určité závislosti apod.). Opačným přístupem operuje **metoda nejbližšího souseda**, kdy vzdálenost shluků je určována vzdáleností dvou nejbližších objektů z těchto shluků. **Centroidní metoda** využívá vzdáleností center, **Wardova metoda** pak analýzu rozptylů, kdy jsou vybírány takové shluky, které mají minimální součet čtverců. Pro regionalizaci se samozřejmě dají využít i další kvantitativní metody, jako např. faktorová analýza, či analýza vzdálenosti v n-rozměrném prostoru, jejich použití však závisí na účelu regionalizace.

Metoda generalizace je nejstarší metodou pro regionalizaci. Je založena na uspořádání prvků a faktů v závislosti na jejich významu. Generalizací (zobecnováním) se posléze vybírají podstatné prvky, fakta a vztahy, naopak se pomíjejí méně důležité a netypické vlastnosti. Tímto postupem dojde k vymezení celků, které jsou co nejvíce homogenní a navzájem maximálně heterogenní (tedy v rámci regionu jsou rozdíly minimální, rozdíly mezi regiony jsou však velké).

Kartografická metoda využívá analýzy jevu na mapách, kdy je pro každý faktor vytvořena jednotlivá mapa, na které jsou následně vyznačeny hranice působení jevů, intenzity či potenciálu apod. Mapy pro jednotlivé faktory se poté nalícují na sebe a začíná proces syntézy těchto faktorů, kdy jsou hledány vzájemné podobnosti ve vymezení působení jednotlivých faktorů. Z této metody pak vychází **metoda vedoucího faktoru**, která jeden faktor svým významem nadřazuje nad ostatní a vymezení regionů je pak provedeno na základě působení tohoto faktoru. Podobnou metodou pak je i **metoda analýzy hranic**, kdy je každé hranici přiřazena dvojice regionalizačních kritérií (indikátorů). Poté začíná proces shlukování na hranicích, kde je tato dvojice kritérií navzájem nejvíce podobná.

Regionalizace je metodou, která vytváří hodnotné vstupy pro tvorbu regionálně rozvojových strategií. Je však třeba mít na mysli, že v případě každého takto vymezeného regionu jde o mentální odraz určité skutečnosti, nikoli o reálnou hranici. Také je důležité si uvědomovat dynamičnost tohoto systému, kdy velikost a význam určitého funkčního regionu v čase kolísá, přičemž sám region může přirozeně zaniknout, či se postupně vytvořit. Region tak je odrazem skutečnosti a nástrojem, jak chápat a rozvíjet prostor.

4.2. Regionální klasifikace

Z hlediska metodologického lze regiony rozlišit na tři druhy objektů: jednak to jsou regiony, jakožto objekty výzkumu, kdy administrativně vymezený region je cílem nějaké analýzy. Druhým typem regionů jsou účelově vymezené objekty, sloužící jako nástroj výzkumu (viz kapitola 4.2 a použití metod regionalizace). Třetím typem regionu pak jsou plánovací regiony, tedy území vymezená za účelem managementu území, vymezená většinou plánem rozvoje apod.

Z hlediska povahy regionů lze dělit na fyzicko-geografické regiony, zahrnující přírodní složku prostředí, humánně-geografické regiony, zahrnující společnost a její projevy, administrativní regiony, zřízené za účelem veřejné správy území, a účelové regiony, vymezené ze specifických důvodů za nějakým cílem (např. ochrana území apod.).

Z ekonomického hlediska lze hodnotit vývoj regionů jejich klasifikací do třech kategorií: jednak to jsou růstové regiony, kde se ekonomický rozvoj ubírá žádoucím směrem (synonymem je označení prosperující regiony, použité např. v Drápela, 2011), stagnující regiony, kde z ekonomického hlediska nedochází k téměř žádným změnám, a problémové regiony (označované také jako deprivované či marginální), které vykazují nízkou ekonomickou výkonnost, případně jsou zde zastoupeny některé nežádoucí socio-ekonomické jevy.

Za problémovostí těchto regionů může stát řada faktorů (podrobněji viz kapitola 4.3), které však lze rozdělit dle původu do několika základních skupin, jak uvádí např. *Zákon o podpoře regionálního rozvoje č. 248/2000 Sb.*, který vymezil tyto čtyři základní typy:

- strukturálně postižené regiony – oblasti s výraznými změnami ve struktuře hospodářství, související s útlumem celých, zejména výrobních, odvětví. Jejich hlavními ukazateli jsou vysoká míra nezaměstnanosti, vysoký podíl zaměstnanosti v průmyslu;
- hospodářsky slabé regiony – oblasti s nedostatečným ekonomickým výkonem a nízkými příjmy obyvatelstva. Všeobecně jsou podprůměrně vybaveny výrobními kapacitami, nebo jsou tyto kapacity nedostatečně využívány;
- venkovské regiony – charakteristické nízkou hustotou zalidnění, poklesem počtu obyvatel a vyšším podílem zaměstnanců v zemědělství;
- ostatní problémové regiony – mezi něž patří zejm. pohraniční regiony, bývalé vojenské újezdy, regiony postižené živelnými pohromami, regiony se silně znečištěným životním prostředím a regiony s vyšší mírou nezaměstnanosti.

Regionální klasifikace má za cíl vytvořit hierarchickou strukturu regionů tak, aby bylo možné postihnout jevy na řádovostně vyšších úrovních. Regionální hierarchie vychází od samotné lokality, přes subregion (tedy území, na kterém se uskutečňuje velká část každodenních aktivit obyvatel), mikroregion (viz kapitola 4.1), mezoregion (v ČR kraj), makroregion (stát, popř. geografická oblast) až po globální region (celý svět). Hierarchická struktura je do jisté míry samozřejmě dynamická, avšak spíše na nižších řádovostních úrovních. Své periferie však má každá řádovostní úroveň, v následující kapitole pak bude osvětleno, jak ke vzniku periferií na makro- až subregionální úrovni dochází.

4.3. Formy deprivace periferních regionů

Drápela (2011) uvádí faktory, které současný stav marginality či prosperity regionů ovlivňovaly nejvíce, ačkoli v jednotlivých historických obdobích a v odlišných geografických podmínkách byl jejich význam různý: „Mezi fyzickogeografické faktory patří vliv reliéfu, uspořádání sítě vodních toků, úrodnost půdy, lokální klimatické podmínky a přírodní kapitál, mezi humánně geografické faktory pak patří lokalizace hlavních populačních center, lokalizace hlavních ekonomických činností a lokalizace hlavních komunikací. Z historických faktorů je nejvýznamnější založení sídla v kontextu kolonizace území a jeho populační velikost. Dalšími důležitými faktory pak jsou: lokalizace sídel vlastníků, podoba střediskové struktury, vypořádání se s externalitami v historickém vývoji, z novodobých faktorů pak atraktivita sídla z hlediska bydlení, dostupnost veřejnou dopravou a občanská vybavenost.“

Fyzickogeografické faktory jsou primárním spouštěčem meziregionálních rozdílů. Faktory jako nadmořská výška, svažítost, uspořádání sítě vodních toků, úrodnost půdy, dostupnost surovin, přírodní kapitál a lokální klima po dlouhá staletí byly nejdůležitějším faktorem pro lokalizaci sídel a vznik centrálních míst. I v moderní době však fyzickogeografické podmínky tvoří významný faktor, který ovlivňuje lokalizaci páteřních komunikací, některých výrobních závodů, lokalizaci některých služeb, závislých na určitém druhu přírodního prostředí apod. Určité fyzickogeografické prvky, jako např. řeky, moře a jezera, tvoří významné dopravní spojnice, v určitých případech, jako např. u pohoří, pouští, či antropogenně zdevastovaných ploch, jde naopak o významné bariéry rozvoje. Fyzickogeografické podmínky jsou faktorem, který lze pouze minimálně změnit, proto existují různé postupy, jak se s nepříznivými fyzickogeografickými podmínkami vypořádat, aby jejich negativní vliv byl co nejmenší. Jde však obvykle o drahá řešení, měla by proto sloužit pouze k vyřešení hlavních problémů.

Humánně geografickými faktory se rozumí lokalizace hlavních populačních center, páteřních komunikací a hlavních ekonomických aktivit. Tyto faktory jsou antropogenně podmíněné,

takže je lze lépe ovlivňovat, ačkoli samozřejmě nelze předpokládat, že by v krátkém časovém horizontu došlo k výrazným prostorovým změnám v jejich struktuře. Poloha území vůči centrům se mění jen v dlouhodobém měřítku, páteří komunikace lze postavit nové, avšak jejich význam nemusí být vždy tak pozitivní, jak by se mohlo zdát. Nejlépe ovlivnitelnou položkou tak je lokalizace hlavních ekonomických aktivit, které lze pobídkami přilákat i do méně rozvinutých oblastí.

Historické faktory ovlivnit samozřejmě nelze. Jsou to faktory, které působily v minulosti na území regionu a vytvářely jeho ekonomickou a sociální strukturu, jeho kulturu, pocit regionální identity apod. Ačkoli tyto faktory ovlivnit nelze, je možné nalézt v nich silná místa, prvky, které lze označit za přednosti regionu a na nichž lze do budoucna stavět. Ačkoli některá místa v ČR (zejména bývalé Sudety) mají svůj historický vývoj a regionální paměť přetrženou nuceným vylidněním a následným dosídlením z jiných oblastí, což v těchto regionech dodnes působí problémy, i zde má smysl uvažovat o nalezení historicky dlouhodobých pozitiv (někdy mezi řadou negativ) a využít je v budoucích strategiích rozvoje. Vlastnické faktory hrály důležitou roli v minulosti, kdy lokalizace sídel vlastníků půdy předurčovala některé obce k vytvoření regionálních center, ale hrají ji i v současnosti. Pro regionální rozvoj je důležité, aby klíčové rozvojové pozemky byly v rukou aktérů, kteří mají zájem na regionálním rozvoji, nikoli např. spekulantů, fiktivních firem, nebo firem, které do těchto objektů stěhují sociálně slabé obyvatele z jiných regionů. Dále je důležité, aby s rozvojovými aktivitami souhlasil i vlastníci pozemků, na nichž se mají tyto aktivity realizovat, protože v opačném případě je vhodné je lokalizovat jinde. Specifickou situací pak je stav, kdy většinu pozemků v oblasti vlastní vlastníci z jiných regionů, kteří profitují z nějaké současné situace (např. dobré podmínky pro zemědělství). Tito vlastníci mají zájem na zachování současného statu quo a nechtějí jej měnit. Rozvojové aktivity, které by měnily např. podíl zaměstnanosti v jednotlivých sektorech regionálního hospodářství, jim jsou na škodu, proto mohou působit jako síla působící proti obecně přijímanému rozvojovému záměru.

Mezi důležité faktory, které ovlivňují v dlouhodobém měřítku regionální vyspělost, patří schopnost vypořádat se s externalitami. Katastrofy typu požárů, záplav, epidemií či destruktivních účinků válečných tažení neodmyslitelně patří k historii jednotlivých regionů, a ačkoli ve většině případů jde o jednorázové zásahy do jejich rozvoje, které za čas opět překonají, v některých případech jde o dosti zásadní zlomy, které mohou negativně oblast poznamenat na několik desetiletí. Z hlediska regionálního plánování tak je vhodné klíčové objekty umísťovat do oblastí, kde je riziko zasažení přírodními katastrofami nižší, a to i za cenu relativně vyšších počátečních investic. Druhým pilířem pak jsou kvalitní plány na management rizik.

Ekonomické faktory patří mezi nejdůležitější hlediska vzniku periferních oblastí vůbec. Vyspělost regionální politiky, prostorová podoba střediskové struktury, možnost vnějších a vnitřních úspor a celková konkurenceschopnost regionu, to jsou stěžejní faktory z ekonomického hlediska. K ekonomickým faktorům se pak dále vážou sociální a demografické faktory, jako vzdělanost obyvatelstva, jeho průměrný věk a zastoupení jednotlivých věkových skupin, podíl obyvatelstva pracujícího v jednotlivých sektorech hospodářství atd. Dohromady tyto faktory tvoří ekonomický a lidský kapitál, klíčovou složku regionálního rozvoje.

Estetické a environmentální faktory hrají zásadnější roli až v posledních desetiletích, kdy obyvatelstvo regionů, zatížených průmyslovou výrobou či nadměrnou koncentrací aktivit, začínají oceňovat environmentální kvality venkovských oblastí, kam se stěhují a přesouvají své flexibilní ekonomické aktivity. Důraz na zachování krajinného rázu, vysoké ekologické hodnoty území a udržitelnosti výrobních aktivit tak může atrahovat obyvatelstvo z rozvinutějších oblastí, které navíc bývá movitější a vzdělanější, než lokální obyvatelé. Na

druhou stranu je možné, že když je periferní oblast ve větší vzdálenosti od center a neposkytuje dostatečnou infrastrukturu pro provozování flexibilních ekonomických aktivit, nebude toto prostředí atrahovat nové obyvatele, ale pouze bude využíváno k druhému bydlení, což žádoucí rozvoj nepřinese (maximálně v sektoru cestovního ruchu). Je tedy důležité poskytnout vysokou úroveň fyzické i virtuální infrastruktury a dobrou konektivitu a akcesibilitu do center, aby k pozitivním jevům došlo.

Dostupnost veřejnou dopravou je jedním z dalších faktorů vzniku periferií. Ačkoli osobní automobilová doprava je stále využívanějším módem dopravy, veřejná doprava je obvykle nejlevnějším dopravním módem. V odlehlých oblastech, kde obvykle bývají platy nižší než v centrech, je faktor dostupnosti levné dopravy do mikroregionálního střediska či jiného místa zaměstnání, obchodu a služeb velmi významný. Pokud dochází k významnějšímu omezení veřejné dopravy, reakcí na to je v krátkodobém měřítku přechod na osobní automobilovou dopravu, v dlouhodobém měřítku však odliv obyvatel z těchto špatně obsluhovaných lokalit do lépe obsluhovaných, centrálnějších míst.

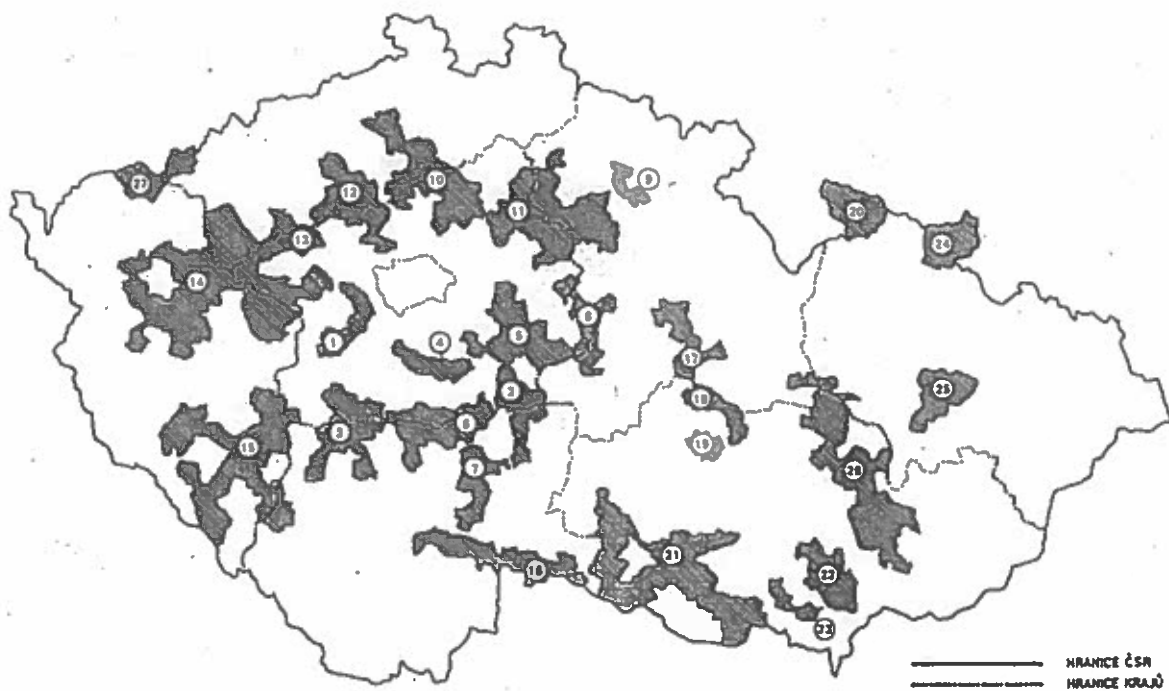
Podobně funguje i faktor občanské vybavenosti. Pokud tato vybavenost je slabá, nejsou tyto lokality dlouhodobě atraktivní pro bydlení, neboť za vším je třeba dojíždět. Cena za dopravu pak neúměrně zdražuje každou aktivitu, proto např. pozitivum levného bydlení v oblasti může být přebito negativem špatné občanské vybavenosti.

Faktory výše uvedené v minulosti podminily vznik deprivovaných periferních oblastí (označovaných také pojmem marginální oblasti – viz kapitola 4.4) v mnoha částech České republiky. Vypořádáním se s těmito faktory pak může docházet k regionálnímu rozvoji. Lokalizaci těchto regionů dle různých autorů uvádí následující kapitola, praktickou tvorbou strategií regionálního rozvoje, která má za cíl eliminovat negativní vlivy výše uvedených faktorů, se pak zabývá kapitola 5.

4.4. Lokalizace deprivovaných periferních regionů v ČR

Obsáhlou monografií, věnující se deprivovaným periferním regionům (tzv. marginálním oblastem) v České republice je jiná publikace autora tohoto textu, vydaná Centrem dopravního výzkumu, v. v. i., v roce 2011 pod názvem: *Marginální oblasti České republiky a jejich vývoj v prostoru a čase*. Tato publikace komplexně pojednává o tématu vzniku meziregionálních rozdílů a ekonomickém zaostávání znevýhodněných regionů na území České republiky, případný zájemce o hlubší studium tohoto fenoménu nalezne informace v ní. V této kapitole budou prezentovány výňatky právě z této publikace.

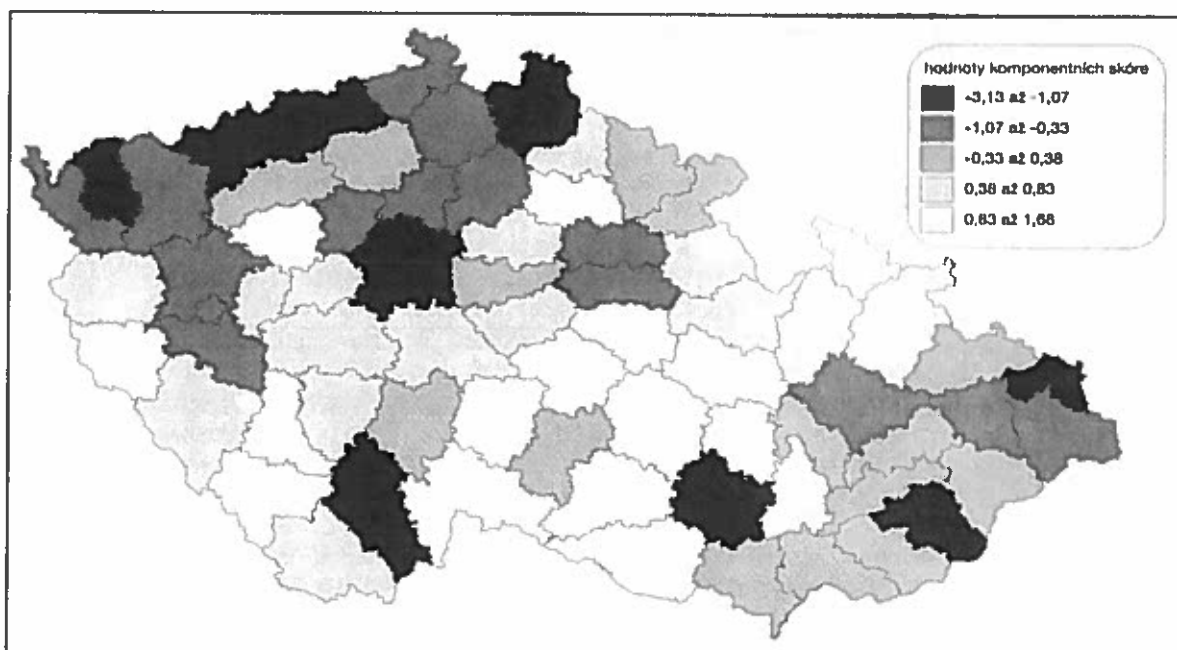
Nerovnoměrný rozvoj byl předmětem studia českých vědců až v relativně pozdní době, od 70. let 20. století, kdy se objevuje práce Řeháka (1979), v dalším desetiletí pak práce Hampla, Gardavského a Kühnla (1987), Musíla (1988), Ilnera (1988) nebo Červenky (1989). Z těchto starších prací zde uvedeme výsledky studie sociologa Musíla (1988), který k vymezení periferních území použil následujících devět ukazatelů: úbytek obyvatel, podíl osob ve starším věku, úbytek ekonomicky aktivních osob, rozsah bytové výstavby, podíl osob se středoškolským a vysokoškolským vzděláním, podíl neobydlených bytů, vysoký podíl zaměstnaných v zemědělství, chudší vybavení domácností a nižší úroveň občanské vybavenosti. Data byla zpracována pomocí vícerozměrné statistické analýzy a prezentována v mapové podobě (viz obr. 1). Hlavním přínosem této práce je odhalení existence tzv. vnitřních periferií, území při hranicích krajů, která jsou příliš daleko od center a trpí negativními sociálními jevy.



*Obr. 1 Vnitřní periferie v České republice, stav 1988
Pramen: Musil, 1988.*

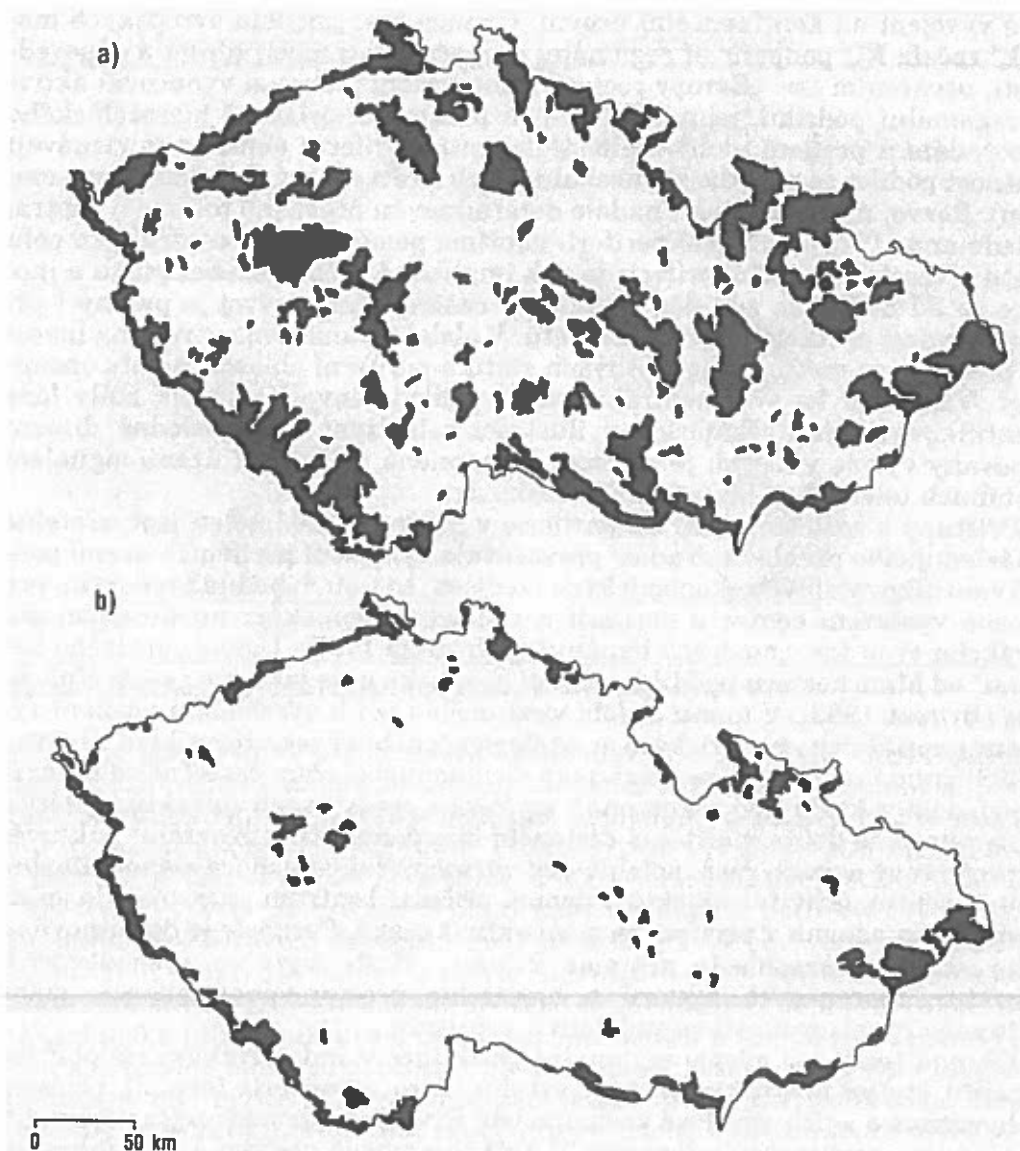
V průběhu 90. let 20. století došlo k výraznému prohloubení rozdílů ve vyspělosti regionů, výrazně se to projevilo zejména po malé ekonomické krizi v letech 1997 – 1998 (viz Drápela, 2005). Tento jev odstartoval vlnu zájmu o tuto problematiku u českých geografů a sociologů, jejíž vrchol nastal na začátku nového milénia. Charakteristickým pro toto období byla metodická různorodost a studium deprivace periferií pomocí různorodých metod.

Marada (2001) použil komponentní analýzu (viz obr. 2), kde vstupem jsou hodnoty hustoty zalidnění, podíl obyvatel okresu žijících mimo město, podíl obyvatel okresu žijících v obcích do 499 obyvatel, podíl ekonomicky aktivních obyvatel pracujících v priméru, podíl ekonomicky aktivních obyvatel zaměstnaných v bankovníctví a pojišťovnictví a průměrnou hrubou mzdou v okrese.



*Obr. 2 Perifernost jako výsledek komponentní analýzy
Pramen: Marada, 2001*

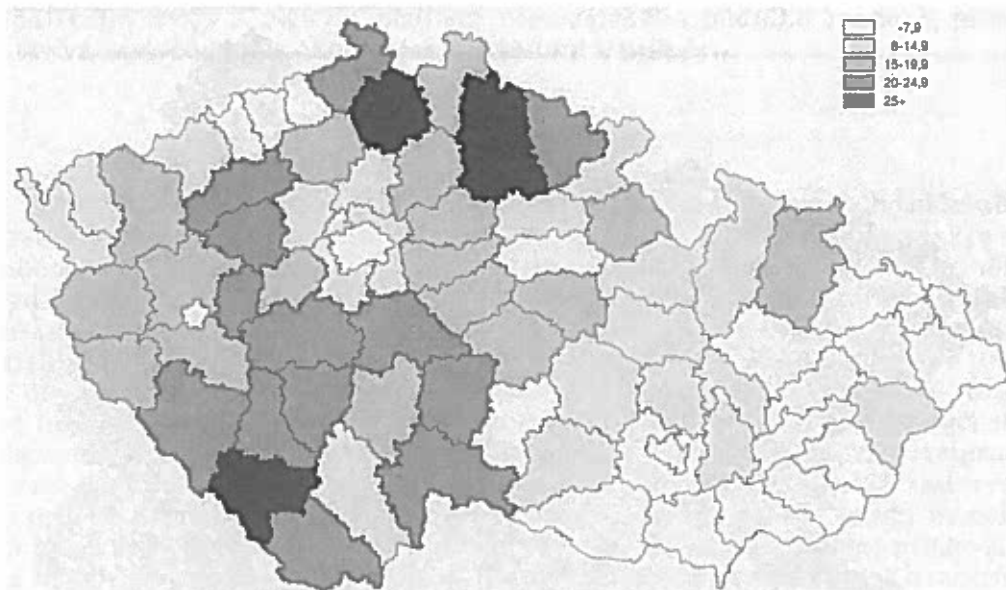
V práci Havlíčka a Chromého (2001) se objevuje alternativní přístup k vymezení marginálních oblastí, a to na základě rozhodnutí komerční společnosti (mobilního operátora), který svými službami pokrýval nejprve centrální oblasti, které pro něj byly finančně nejatraktivnější a teprve poté oblasti periferní (viz obr. 3). Jde o velmi originální příspěvek k diskurzu o periferiích a marginálních oblastech.



Obr. 3 Marginální území jako výsledek komerčního procesu: postupné pokrývání území signálem mobilního operátora

Pramen: Havlíček, Chromý, 2001

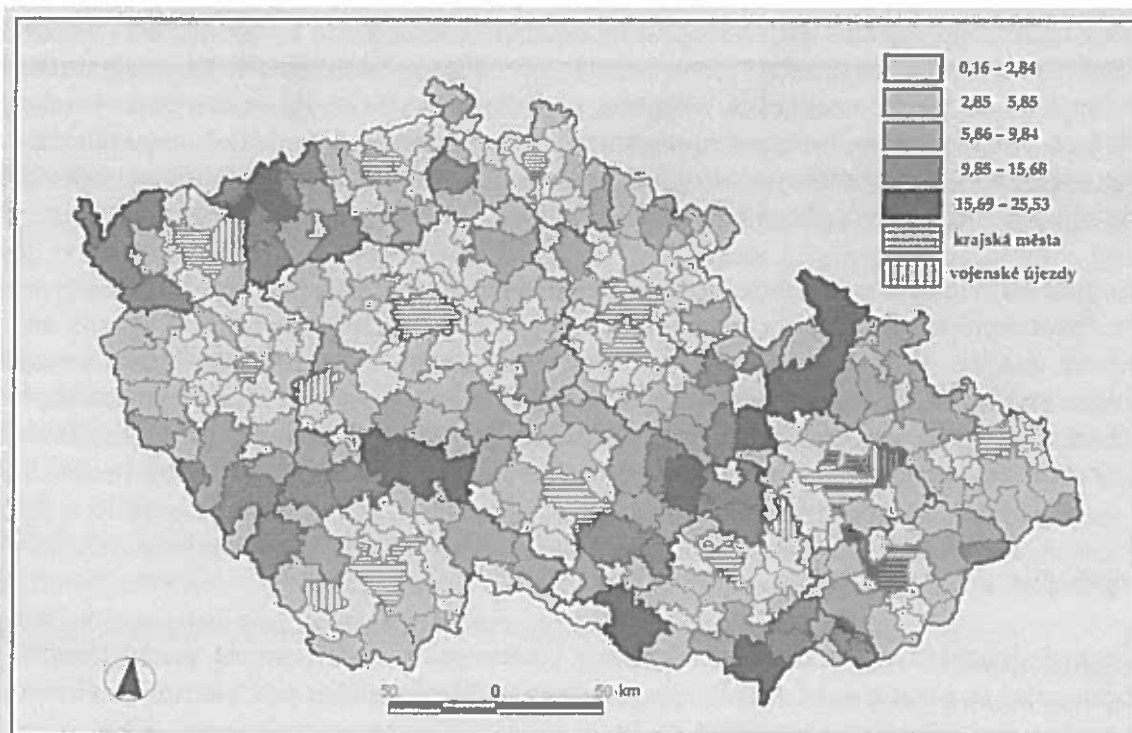
Alternativním způsobem pracovala i Fialová (2001), která vychází z myšlenky, že v oblastech, kde je vyšší podíl objektů druhého bydlení, které původně sloužily k trvalému bydlení (chalup), došlo k úbytku obyvatel migrací, díky čemuž se bytový fond uvolnil pro potřeby druhého bydlení. Tato migrace samozřejmě mohla mít specifické důvody (např. vysídlení Němců po druhé světové válce), ale většinou byla způsobena neatraktivitou oblastí z hlediska trvalého pobytu. Bohužel tato metodika může sice odhalit vnitřní periferie, které nejsou až tak vzdáleny od center, ale stěží však vzdálené marginální oblasti, které jsou méně atraktivní pro investici do druhého bydlení (viz obr. 4).



Obr. 4 Vymezení periferie na základě poměru objektů druhého bydlení k objektům sloužícím trvalému bydlení

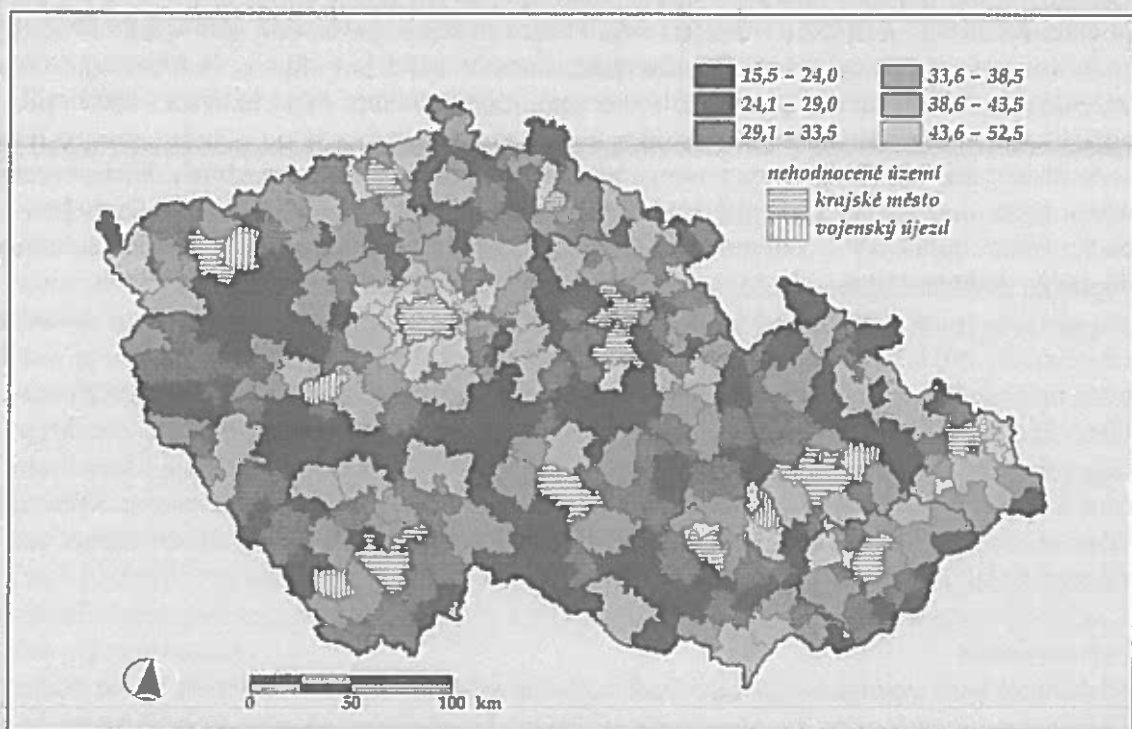
Pramen: Fialová, 2001

Čermák (2005) ve své práci sledoval dvě charakteristiky: dopravní dostupnost a exponovanost (viz obr. 5). Dopravní dostupnost chápe jako soubor dvou složek, časové dostupnosti a frekvence spojů veřejné dopravy, který poukazuje na snadnost či obtížnost cesty z obce s pověřeným obecním úřadem (obce II. stupně) do krajského města, pod něž spadá. Ukazatel exponovanost pak je syntézou charakteristik hustota zalidnění, index vzdělanosti, index zatížení II (podíl obyvatel v poproduktivním věku k obyvatelům v produktivním věku), podíl vyjíždějících, orientační hodnota místního nájemného, migrační saldo a index progresivity ekonomické aktivity. Zatímco exponovanost odráží spíše rozmístění vnitřních periferií, tedy fenomény na mikroúrovni (přičemž je vhodné ponechat si jistý odstup, protože i přes relativně dobrý výběr indikátorů výzkum poněkud sráží výběr jednotek), dostupnost pak spíše fenomény na mezoúrovni.



Obr. 1 – Dostupnost

Zdroj: www.idos.cz, www.routeplanner.cz, vlastní výpočty



Obr. 2 – Exponovanost

Zdroj: SLDB 2001, www.iri.cz, vlastní výpočty

*Obr. 5 Dopravní dostupnost a exponovanost regionů obcí s pověřeným obecním úřadem
Pramen: Čermák, 2005*

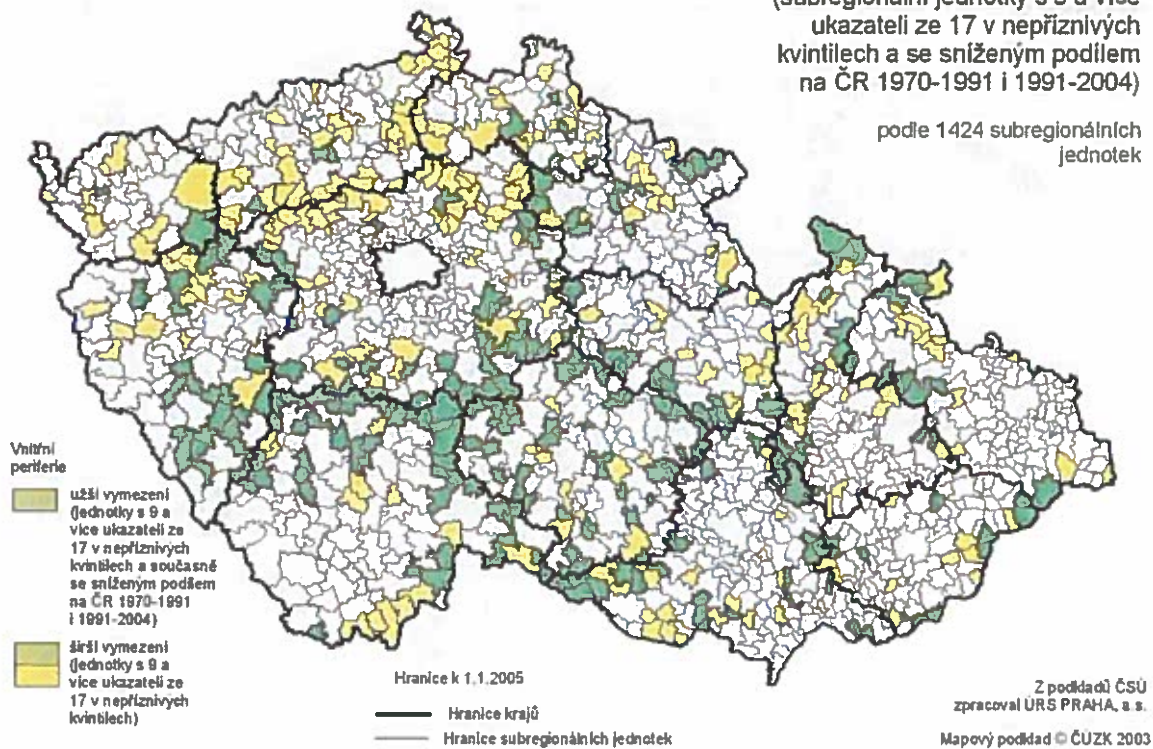
Velmi komplexní studií je práce Musila a Müllera (2006). Musil a Müller používají jako základní územní jednotky pro analýzu 1424 subregionů, vymezených na základě teorie polarizace území (tedy seskupení do nodálních jednotek). V rámci těchto jednotek bylo pro vymezení periferních oblastí použito 17 indikátorů, a to nízký podíl obyvatel ve věku 0 – 24 let a naopak vysoký pro věk 60 a více let z celkového počtu obyvatel, vysoký počet vdov na 100 žen ve věku 60 let a více, vysoký podíl obyvatel ve věku 15 let a více se vzděláním neukončeným maturitou, nízký počet obyvatel s vysokoškolským vzděláním, nízký počet pracovních míst na 100 obyvatel, vysoký podíl nezaměstnaných z celkového počtu ekonomicky aktivních osob, vysoký podíl pracovních míst v priméru, nízký podíl pracovních míst v sekundéru, nízký podíl zaměstnavatelů a osob samostatně výdělečně činných z celkového počtu ekonomicky aktivních osob, nízký počet osob ekonomicky aktivních v terciéru, nízký podíl trvale obydlených bytů v domech postavených v období 1970 – 2001 z celkového počtu bytů, vysoký podíl neobydlených bytů, vysoký počet bytů v domech přechodně obydlených nebo sloužících pro rekreaci, nízký podíl trvale obydlených bytů vybavených plynem a kanalizační sítí a nízký podíl bytových domácností vybavených osobním počítačem. Pod pojmy nízký a vysoký se pak rozumí příslušnost ke dvěma nejnižším či nejvyšším kvintilům u daného indikátoru.

Pro vymezení periferních území pak byly zkombinovány výsledky dle použitých indikátorů s vývojem počtu obyvatel v období 1970 – 2004. Rozlišováno potom bylo periferní území dle „širšího“ a „užšího“ vymezení. Území subregionálních jednotek, které mělo hodnoty u nejméně 9 ze 17 indikátorů ve dvou nepříznivých kvintilech, bylo označeno za periferní území v širším vymezení. Toto kritérium splnilo 494 jednotek, ve kterých žilo 9,6 % obyvatel ČR na území tvořící 31,4 % území ČR. Subregionální jednotky, u nichž se kromě výše uvedeného kritéria po celé období 1970 – 2004 navíc snižoval podíl obyvatelstva v těchto jednotkách na celkovém úhrnu počtu obyvatel ČR, byly označeny za periferní území v užším vymezení. Do této kategorie spadalo 258 jednotek, ve kterých žilo 4,7 % obyvatel země na 16,7 % plochy.

Lokalizaci těchto území lze vidět na obr. 6. Srovnání se stavem uvedeným v předchozí Musilově studii (1988), která reflektovala stav v roce 1984, pak uvádí obr. 7.

Vnitřní periferie v užším a širším vymezení 2005
(subregionální jednotky s 9 a více ukazateli ze 17 v nepříznivých kvintilech a se sníženým podílem na ČR 1970-1991 i 1991-2004)

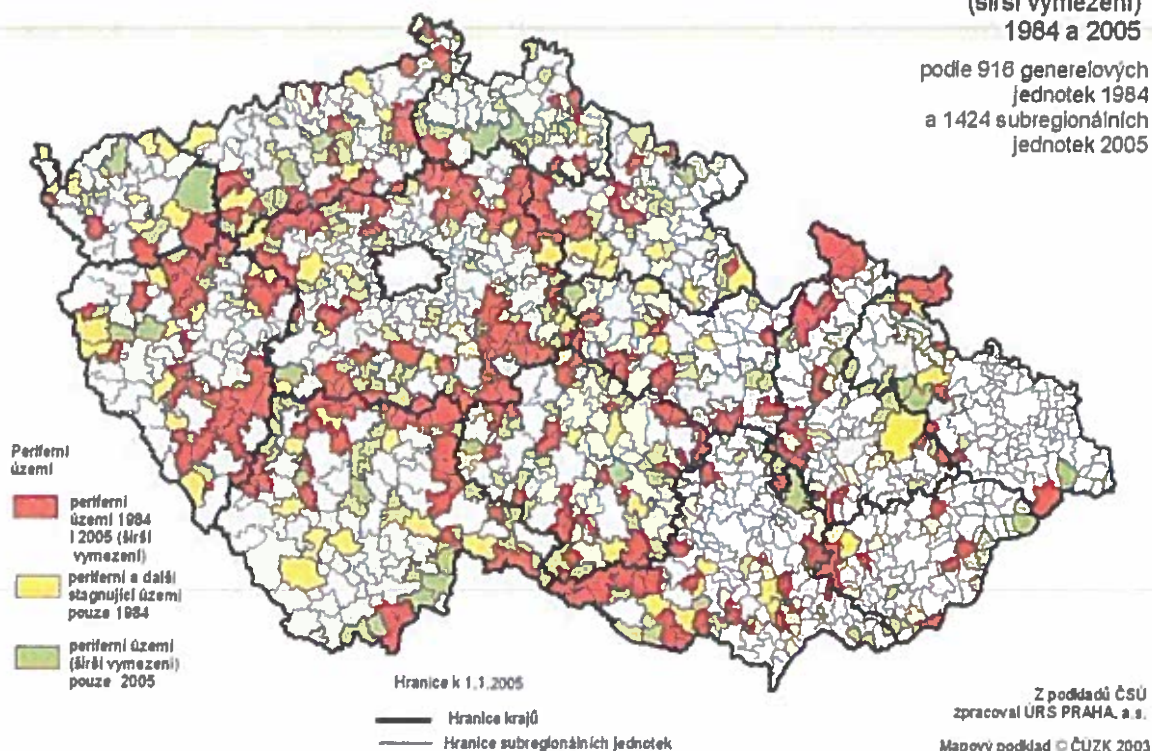
podle 1424 subregionálních jednotek



Obr. 6 Vymezení vnitřních periferií v užším a širším vymezení pro rok 2005
Pramen: Musil a Müller, 2006

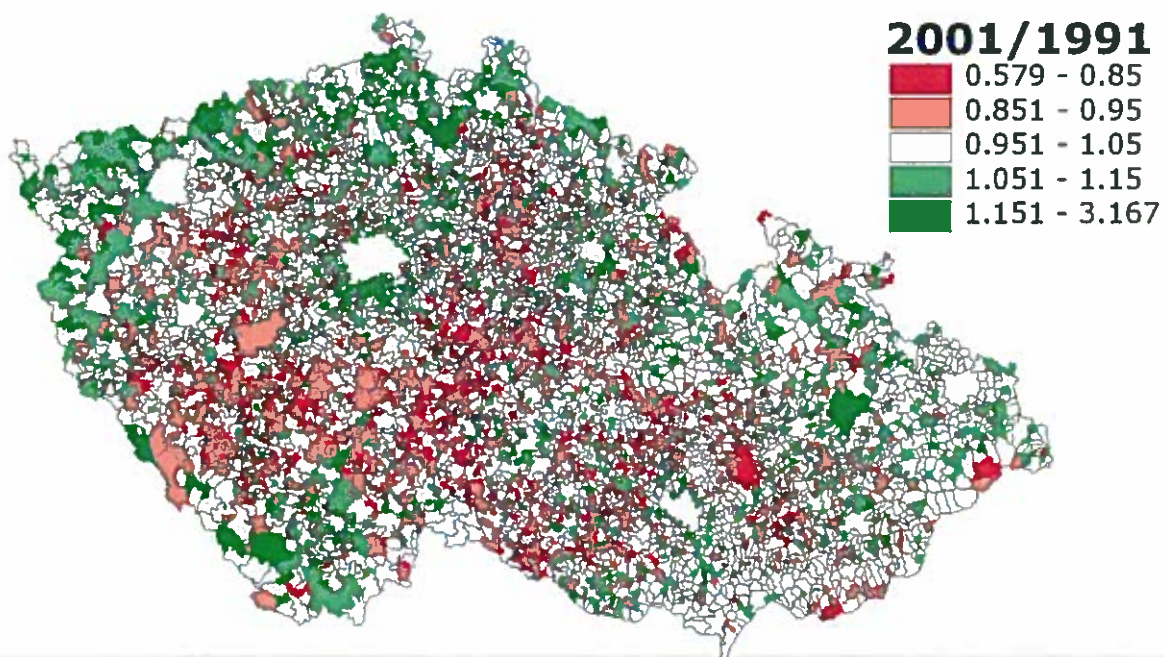
Porovnání periferních území
(širší vymezení)
1984 a 2005

podle 918 generelových jednotek 1984 a 1424 subregionálních jednotek 2005

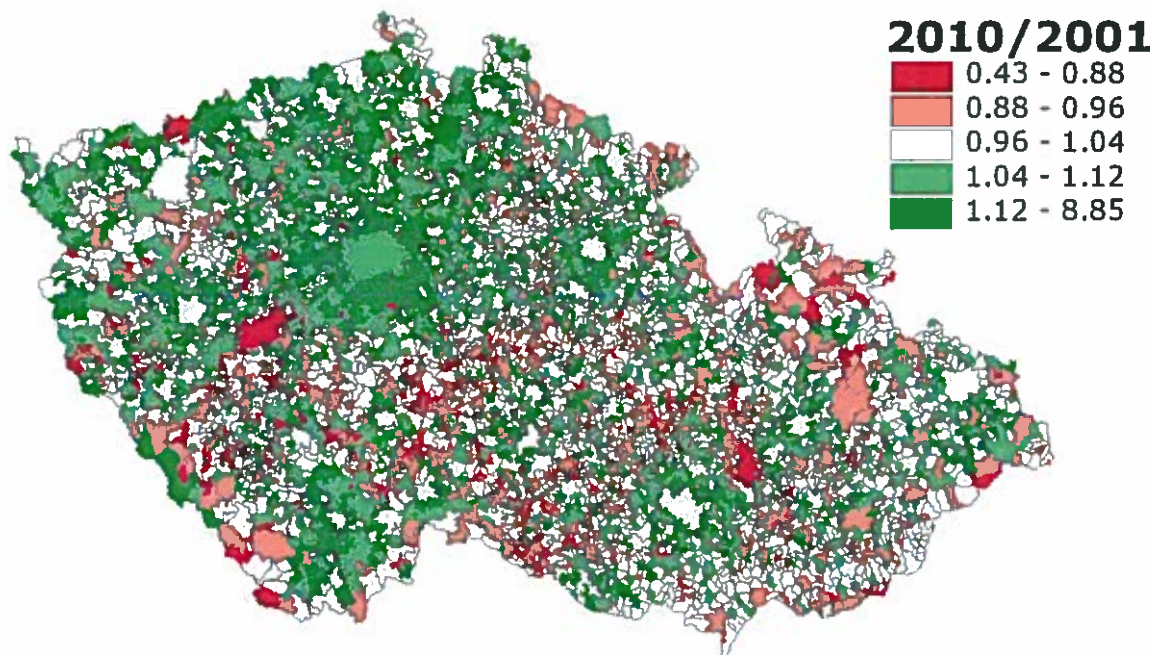


Obr. 7 Porovnání vymezení periferních území v letech 1984 a 2005
Pramen: Musil a Müller, 2006

Nejnovější velkou studií na téma periferních oblastí je již dříve zmíněná monografie Drápely (2011), která se zabývá populační dynamikou obcí v období 1869 – 2010. Na základě pohybu obyvatelstva a vývoje časových řad hodnotí autor aktuální, resp. dlouhodobou deprivaci příslušných oblastí. Výsledky za dvě poslední období jsou uvedeny na obr. 8 a obr. 9. Červenou barvou jsou pak uvedeny periferie, zelenou prosperující oblasti.



*Obr. 8 Vymezení marginálních a prosperujících oblastí České republiky v období 1991 – 2001
Pramen: Drápela, 2011*



Obr. 9 Předběžné vymezení marginálních a prosperujících oblastí České republiky v období 2001 – 2010

Pramen: Drápela, 2011

Závěrem lze říci, že deprivované periferní oblasti v České republice jsou lokalizovány daleko od krajských center, při hranicích krajů a v některých horských oblastech. Jde o regiony do značné míry zemědělské, s nedostatkem pracovních míst ve službách, s horší vzdělanostní strukturou, větší nezaměstnaností a nižšími mzdami. Z velké části je determinujícím faktorem vzdálenost, jejíž vliv však lze zčásti eliminovat zlepšením dopravní infrastruktury a obslužnosti v těchto regionech. O tom, jak tohoto stavu dosáhnout, pojednává následující kapitola.

5. Metodika tvorby individualizovaných rozvojových strategií pomocí nástrojů plánování dopravní infrastruktury a obslužnosti

Během desetiletí aplikací různých regionálně rozvojových strategií se ukázalo, že neexistuje univerzálně vhodný model rozvojové strategie, ale že je nutné vždy určitý teoretický koncept přizpůsobit lokální realitě. Výběr vhodného konceptu pak záleží na autorovi strategie, který vychází z určitého myšlenkového paradigmatu (tedy z určitého teoretického přístupu, viz kapitola 3), z analýzy současného stavu socioekonomické vyspělosti regionu a z identifikace rozvojových příležitostí.

Analýza současného stavu socioekonomické vyspělosti regionu je ve své podstatě sběrem relevantních dat o regionu a jejich relativním srovnáváním s dalšími regiony v rámci státu a případně blízkého zahraničí. Cílem této analýzy je zjistit, zda se region specializuje na určité odvětví, zda disponuje vzdělanou pracovní silou, zda obyvatel přibývá, či naopak ubývá, zda obyvatelé migrují do vyspělejších regionů, zda obyvatelstvo stárne, jaká je zde zaměstnanost v jednotlivých sektorech národního hospodářství, zda místní firmy mají subdodavatelské vztahy s nějakými klíčovými podniky v jiných regionech, jaký je stav dopravní infrastruktury, jaká je občanská vybavenost v území, jakým způsobem je území obsluhováno veřejnou dopravou, kde jsou lokalizovány hlavní ekonomické aktivity, kde je lokalizováno bydlení a jaký je jeho stav, jaká je v oblasti nezaměstnanost a naopak jaký je počet pracovních příležitostí, jak jsou trasovány klíčové komunikace, jaká je dostupnost moderních technologií v rámci regionu, jaká je podoba dojížděkových poměrů v regionu, jaká je hodnota lidského a přírodního kapitálu v oblasti, kde jsou lokalizovány hlavní atraktory cestovního ruchu, jaké jsou environmentální charakteristiky regionu, zda se v regionu nachází sociálně problematické oblasti atd.

Analýza současného stavu socioekonomické vyspělosti regionu by měla poskytovat komplexní informace o sociální oblasti, ekonomice regionu, environmentálních charakteristikách regionu, vztazích a vazbách v rámci regionu i mimo něj, dopravní infrastrukturu a obslužnosti v rámci regionu i mimo něj a demografické strukturu regionu. Analýza by měla vycházet z kvalitních tvrdých dat (viz kapitola 5.1) a jejím výstupem by měly být podklady pro druhou fázi přípravného procesu, a to SWOT analýzu (viz kapitola 5.2). SWOT analýza pak představuje nástroj identifikace rozvojových příležitostí, na jehož základu se následně vytváří samotná regionálně rozvojová strategie.

5.1. Zdroje dat

Primárním zdrojem dat pro veškerý typ analýz na území České republiky je Český statistický úřad. Český statistický úřad (ČSÚ) je ústředním orgánem státní správy České republiky. Byl zřízen dne 8. ledna 1969 zákonem č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy. Jeho cílem je získávat a shromažďovat data v následujících oblastech zájmu:

- Ceny, inflace
- Cestovní ruch
- Doprava, informační a komunikační činnosti
- Finanční hospodaření
- HDP, národní účty
- Informační technologie
- Konjunkturální průzkumy
- Kultura

- Lesnictví
- Mzdy a náklady práce
- Obchod, pohostinství, ubytování
- Obyvatelstvo
- Organizační statistika
- Příjmy, výdaje a životní podmínky domácností
- Průmysl, energetika
- Sčítání lidu, domů a bytů
- Služby
- Sociální zabezpečení
- Stavebnictví, byty
- Věda, výzkum a inovace
- Volby
- Vzdělávání
- Zahraniční obchod
- Zaměstnanost, nezaměstnanost
- Zdravotnictví, pracovní neschopnost
- Zemědělství
- Životní prostředí

Kromě sběru dat ČSÚ poskytuje informační, konzultační a poradenské služby, vede ústřední statistickou knihovnu a zprostředkovává přístup do evropských statistických databází. Z hlediska regionálně rozvojové politiky pak je důležité, že ČSÚ může dodat pomocí služby širokou paletu relevantních dat, která umí i zpracovat dle zadání.

Většina dat je sbírána průběžně a ukládána do databází a registrů. Zde jsou uvedeny hlavní dle evidence ČSÚ:

- Veřejná databáze
- Roční národní účty
- Databáze demografických údajů za obce ČR
- Databáze zahraničního obchodu
- Registr ekonomických subjektů, IČO
- Registr osob
- Registr sč. obvodů a budov
- Ubytovací zařízení ČR

Některé důležité údaje však jsou sbírány pouze při výběrových šetřeních, konajících se s větším odstupem, než ročním. Nejrozsáhlejším sběrem dat pak je Sčítání lidu, domů a bytů, které se naposledy konalo v roce 2011. Sčítání lidu přináší velké množství cenných údajů, které nelze jiným způsobem efektivně zjistit. Poslední sčítání proběhlo v březnu 2011 - rozhodným okamžikem byla půlnoc z 25. na 26. března 2011.

Každé sčítání lidu má vzhledem ke své době realizace poněkud jiné parametry, které sice umožňují srovnatelnost základních sbíraných dat v čase, ale poskytují aktuální přidanou informaci, naopak otázky, které byly vyhodnoceny jako méně důležité, bývají pominuty. I Sčítání lidu, domů a bytů v roce 2011 přineslo celou řadu novinek, které souvisely nejen s rozvojem informačních technologií, ale také se zkušenostmi z předchozích sčítání (převzato ze stránek ČSÚ):

- Formuláře reagovaly na vývoj ve společnosti a s tím související legislativní opatření, nově tak přibyl např. dotaz na registrované partnerství.
- Český statistický úřad při sčítání lidu 2011 nezjišťoval vybavenost domácností. Ve sčítacích formulářích se neobjevily žádné otázky na vlastnictví osobního automobilu,

rekreačního objektu, telefonu ani dalších věcí. Z hlediska vybavenosti byla pro statistiku důležitá pouze otázka, zda má domácnost možnost využívat osobní počítač a připojení k internetu.

- Zodpovězení otázky na národnost a náboženské vyznání bylo dobrovolné. Nově bylo možné uvést příslušnost až ke dvěma národnostem a v otázce náboženského vyznání byla přidána možnost přihlásit se mezi věřící nehlásící se k žádné církvi ani náboženské společnosti.
- Sčítací formuláře bylo možné vyplňovat elektronicky na internetu a odesílat je on-line nebo prostřednictvím datových schránek.
- Pro předvyplnění sčítacích formulářů a pro fázi zpracování bylo využito podle § 14 Zákona č. 296/2009 Sb., o sčítání lidu, domů a bytů v roce 2011 dostupných dat z administrativních zdrojů. Český statistický úřad tak upustil od tradiční metody sčítání a přešel ke kombinované metodě s využitím registrů.
- Terénní práce byly řešeny dodavatelským způsobem, sčítacími komisaři byli asi v 95 % případů pracovníci České pošty.
- Právníkům osobám posílal ve většině případů domovní a bytové listy prostřednictvím datových schránek ČSÚ.
- Český statistický úřad spolupracoval i s dalšími institucemi - například s Asociací poskytovatelů sociálních služeb a Sdružením azylových domů se vůbec poprvé pokusil o sečtení osob bez přístřeší využívajících tato zařízení.
- V době ostrého sčítání v roce 2011 bylo k dispozici telefonní centrum s operátory, kteří odpovídali na dotazy o sčítání.
- Na podzim 2010 se ve školách v celé republice uskutečnilo tzv. Minisčítání, ve kterém si mohli žáci a studenti zábavnou formou vyzkoušet práci se statistickými daty a také zjistit, jak jsou tyto údaje užitečné a zajímavé.

Druhým hlavním datovým zdrojem, provozovaným ČSÚ, je Veřejná databáze ČSÚ (VDB). Ta je budována jako základní a jednotný datový zdroj pro prezentaci statistických údajů určených především pro veřejnost. VDB obsahuje pouze agregovaná statistická data a to za všechny sledované úseky statistiky. Čerpá jednak z výsledků zpracování statistických úloh v ČSÚ, ale rovněž využívá statistických údajů z externích a administrativních zdrojů, zejména z dalších pracovišť státní statistické služby. Neomezuje se jen na data za Českou republiku, k dispozici jsou i data za regiony republiky (kraje, okresy, obce a města apod.) ale také za údaje ze zahraničí.

Hlavní vlastnosti VDB dle ČSÚ:

VDB je provázaná se statistickým metainformačním systémem. Každý údaj je identifikován pomocí metainformací vymezující věcnou, časovou a prostorovou dimenzi. Ke každému údaji bude připojena informace o kvalitě údaje, důvěrnosti, zdroji, kontaktní osobě a bohatá škála dalších, doplňkových informací.

VDB zajišťuje ochranu důvěrnosti prezentovaných dat. Je založena na principu jednoty čísla. Údaj se přitom může vyskytovat v různém kontextu v různých výstupních objektech (tabulkách, mapách, grafech apod.).

VDB se snaží umožnit interaktivní, uživatelsky přívětivý přístup ke statistickým informacím včetně příslušných metainformací, včetně uživatelů zrakově postižených a ve vícejazyčném režimu.

VDB počítá podobně jako další informační systémy v zahraničí s orientací na různé uživatelské skupiny (laická, odborná veřejnost, interní i externí uživatelé).

Využití VDB pak lze spatřovat v následujících oblastech:

- interaktivní přístup k informacím pro externí uživatele
- okamžité poskytování dílčích informací
- možnost exportu a tisku zobrazovaných informací

- příprava náročnějších (speciálních) zakázek
- příprava standardních i nestandardních e-publikací, ročenek, bulletinů
- zdroj údajů pro webové stránky ČSÚ a dalších institucí (např. portálu veřejné správy)
- webové služby umožňující on-line export statistických údajů

Pro práci s VDB pak je třeba porozumět její struktuře. Databáze je budována jako datové tržiště, které čerpá údaje z databází vznikajících v procesu zpracování statistických údajů. Tvoří ji:

- primární úroveň - obsahuje především databázi agregovaných statistických údajů
- sekundární úroveň - obsahuje výstupní objekty (statistické tabulky, mapy, grafy)
- rozhraní - aplikace zajišťující transformaci a vstup údajů do primární databáze (včetně univerzálního XML rozhraní) a aplikace umožňující přístup uživatelů k datům a výstupním objektům

Jádrem VDB jsou databáze se statistickými ukazateli a jejich hodnotami. Struktura těchto databází je úzce propojená na metainformační systém ČSÚ, především na soustavu číselníků a klasifikací (viz webové stránky ČSÚ).

Určité typy dat Český statistický úřad nesbírá. Jde zejména o měkká data, týkající se veřejného mínění, marketingu a výzkumu médií. Sběrem těchto dat se zabývají na zakázku specializované tazatelské agentury, které na základě požadované informace samy navrhnou optimální řešení z hlediska metodologie průzkumu. Průzkumy mohou mít buď kontinuální podobu (např. mediální výzkumy), pravidelná standardizovaná šetření (např. výzkumy volebních preferencí, sociologické výzkumy), či omnibusového šetření (pravidelně opakovaný multiklientský a multitematický výzkum, často marketingové průzkumy).

Kromě standardní nabídky produktů mnohé agentury nabízejí pokročilé metody sběru dat. Výhodou těchto tzv. ad hoc šetření je příprava produktu přímo na míru, možnost získání dat od specifické skupiny obyvatel, pouze v určitém regionu apod. Protože ad hoc výzkumy jsou důležitým zdrojem podkladových dat, je níže uvedena nabídka tazatelské agentury MEDIAN jako příklad portfolia těchto ad hoc výzkumů (převzato ze stránek agentury MEDIAN):

Kvalitativní výzkumy:

Sekundární analýzy - v rámci tohoto typu služby připraví MEDIAN studii na předem zadané téma. Základem takovéto studie je analytický rozbor dříve realizovaných výzkumů (možno využít více výzkumů najednou, též je možno zakoupit a využít informace konkurenčních agentur, pokud jim to smlouva s klientem dovoluje), doplněný informacemi z ČSÚ a z dalších veřejných zdrojů. Výsledkem projektu je závěrečná zpráva ve formě textu, grafů, tabulek a příloh. Sekundární analýzu lze provést do 2 týdnů, avšak doba zpracování závisí na typu projektu.

Desk research - v rámci tohoto typu výzkumu MEDIAN shromáždí dostupná statistická, obchodní a ekonomická data o daném segmentu trhu (z ČSÚ či jiných zdrojů) a provede několik expertních rozhovorů. Veškerá shromážděná data jsou pak analyzována a výsledky jsou připraveny ve formě závěrečné zprávy s grafy, tabulkami apod. Výsledky jsou klientovi předány za 4 týdny po podpisu kontraktu.

In depth interview a expertní rozhovory - MEDIAN vybere respondenty výzkumu z cílové skupiny. Účastníci jsou pozváni k hloubkovému rozhovoru, který provádí výzkumný pracovník MEDIANu na základě stanoveného scénáře (připraveného po dohodě s klientem). Rozhovory jsou individuální, u výzkumu s náročnými cílovými skupinami mohou rozhovory probíhat též v místě pracoviště respondenta. Odpovědi respondenta jsou analyzovány pomocí obsahovou analýzou. Respondenty těchto výzkumů jsou většinou experti v daném oboru, neboť cílem je shromáždit názor kvalifikovaných odborníků, analyzovat jej a vyvodit z něho závěry. MEDIAN zajistí prezentaci závěrečné zprávy do 5 - 6 týdnů po podpisu kontraktu.

Focus groups (Skupinové diskuse) - jsou vytvořeny diskusní skupiny osob z cílové skupiny. Průběh debat je připraven v podobě scénáře, který zahrnuje jednotlivé otázky navozující diskusi účastníků. Skupinové diskuse řídí školený moderátor, přičemž jejich průběh je zaznamenáván pomocí audiovizuálního zařízení (videa). Zjištěné informace jsou kvalitativními psychologickými výzkumnými metodami analyzovány (např. obsahová analýza aj.) a zpracovány do podoby závěrečné zprávy. Záznam je zadavateli předán společně se závěrečnou zprávou. Závěrečná zpráva je předána do 5 - 6 týdnů po podpisu kontraktu.

Kvantitativní výzkumy

Face-to-face výzkumy (papírový dotazník) - Klasický kvantitativní výzkum face-to-face (s papírovým dotazníkem). Tímto typem výzkumu se zaměřujeme na větší cílovou skupinu a získáváme informace jednak reprezentativního charakteru (pokud se jedná o reprezentativní vzorek populace) a jednak úžeji zaměřené informace od specifikované skupiny, definované například příjmem, užíváním určitého druhu služby nebo určité banky apod.

Výzkum typu Face-to-face umožňuje podrobně mapovat vybrané cílové skupiny, jejich názory, potřeby i přání.

Pro realizaci takového kvantitativního šetření jsou připraveny papírové dotazové instrumenty, které slouží k zaznamenávání odpovědi respondentů. Jednotlivé otázky jsou v dotazníku tématicky strukturovány dle zadání klienta, zjišťovány jsou ale také identifikační znaky respondenta (demografické údaje).

Tazatelé agentury MEDIAN provedou výběr respondentů dle zadaných kvót a zrealizují s nimi osobní rozhovory. Při výběru respondentů se tazatelé řídí zvolenou metodikou a pokyny pro dotazování. Práce tazatelů podléhá několikanásobné kontrole tak, aby byla zabezpečena maximální možná věrohodnost výsledků.

Tazatel klade respondentovi otázky přesně podle dotazníku, řídí se instrukcemi a odpovědi zaznamenává do papírového dotazníku (metoda pen & paper). Při rozhovoru se řídí kodexem E.S.O.M.A.R. (Evropská společnost agentur pro výzkum trhu a veřejného mínění) pro realizaci výzkumů trhu a požadavky českého sdružení výzkumných agentur SIMAR, jelikož je MEDIAN členem obou sdružení.

Výzkum Face-to-face je vhodný pro získávání informací od širokého spektra populace, ať již reprezentativního souboru či zvláště vybrané cílové skupiny. Jeho pomocí můžeme zjišťovat znalost, využívání a hodnocení jednotlivých služeb, jejich penetraci v jednotlivých regionech, informovanost vlastních klientů i běžné populace, získat popis vlastních klientů i klientů konkurence, zjišťovat spokojenost vlastních klientů i klientů konkurence apod.

CATI výzkumy - Dalším typem kvantitativního výzkumu je CATI (Computer Assisted Telephone Interviewing). Základem metody je dotazování pomocí telefonu. Telefonické dotazování patří mezi moderní metody, které se v zahraničí běžně používají při řadě výzkumů. Výzkum je prováděn v CATI centru společnosti v Praze, ale pokrývá celou republiku, a je tak možné dotázat se všech telefonicky dostupných subjektů (jednotlivců, domácností nebo firem). Speciálně vyškolený tazatel-operátor se telefonicky ptá respondenta a jeho odpovědi zaznamenává přímo do počítače.

Pro realizaci výzkumu je připraven jednotný elektronický digitální dotazník, který slouží k zaznamenávání odpovědi respondentů. Tazatel klade po telefonu respondentovi otázky přesně podle osnovy dotazníku. Elektronický dotazník umožňuje flexibilní vedení rozhovoru. Vlastní rozhovor se snadno modifikuje podle filtrovacích otázek. Je možné rotovat pořadí odpovědí při baterii odpovědí. Odpovědi respondentů jsou zaznamenávány přímo do počítače. Digitální forma dotazníku a bezprostřední záznam odpovědí do počítače přináší nové možnosti pro nasazení počítačů do marketingového výzkumu a zrychluje celý proces sběru a zpracování dat.

Tento typ výzkumu je vhodný především ve výzkumech citlivých na rychlost a časovou přesnost dotazování (například do hodiny po odvysílání reklamy v televizi, do několika dnů po zavedení nové služby apod.). Získané výsledky slouží k rychlé orientaci v problematice a umožňují pracovat s okamžitou reakcí zkoumané cílové skupiny. Tímto způsobem je možné provést krátkou bleskovou sondu při náhlé změně podmínek (např. novém produktu nebo reklamní kampani konkurence) a získat tak "rychlé" informace z aktuální situace na trhu. Vlastní CATI software v kombinaci se speciálním vybavením CATI studia umožňuje pouštět respondentům po telefonu také různé zvukové ukázky a testovat tak i například rozhlasové reklamy.

Při splnění určitých podmínek (termín zadání, velikost a dostupnost cílové skupiny) je možné výsledky takové sondy předat klientovi do 3 dnů od zadání.

Kromě toho je možné tímto způsobem provádět i běžný průzkum, při kterém lze zjišťovat například spokojenost s kvalitou a rozsahem poskytovaných služeb. CATI metoda je obzvláště vhodná pro dotazování v podnicích, neboť podniky jsou telefonizovány téměř na 100 % a zodpovědné osoby jsou telefonicky dosažitelnější. Tímto způsobem je tedy vhodné mapovat situaci mezi klienty - podniky.

CATI výzkumy - dotazování za pomoci multimediálních přenosných počítačů. Prakticky se jedná o nejkvalitnější metodu realizace kvantitativních výzkumů, neboť elektronický dotazník může obsahovat obrázky, fotografie, video-sekvence, ukázky písniček, znělek či nejrůznějších hlasových projevů apod., je to velmi výhodné v případě požadavků využití obrazových či zvukových podkladových informací. Odpovědi respondentů se zaznamenávají přímo do počítače.

Tento typ výzkumu naše agentura nabízí rovněž na celém území České republiky. Výhodou tohoto typu výzkumu není jen možnost použití různých multimediálních ukázek (reklamních spotů, obrázků, videonahrávek, designů, interiérů apod.), ale i jeho přesnost a rychlost.

Při výzkumu výzkum typu CATI probíhá rozhovor také podle předem odsouhlaseného dotazníku, ten se však zobrazuje na počítači přímo před respondentem a je tak kromě běžných otázek možno zařadit i ukázky testovaných či informativních materiálů. Odpovědi jsou zaznamenávány přímo do počítače, takže je možné celý proces (oproti klasickému dotazování prostřednictvím papírového dotazníku) značně urychlit a zpřesnit (například podle určité odpovědi se rozvine jiná část dotazníku než pro osoby, které na danou otázku odpověděly jinak). Tento typ výzkumu realizuje agentura MEDIAN na stejných cílových skupinách jako dotazování podle papírových dotazníků, je tedy pouze na zadavateli, aby zvolil metodu, která mu lépe vyhovuje.

Výše uvedené zaměření výzkumu (face-to-face) tedy platí i pro tento typ výzkumu - široká cílová skupina, regionální rozlišení apod., navíc je možné zpracovat i úlohy nadstandardní - například testování multimediálních ukázek (reklamních spotů, loga, značek, obrázků apod.).

Typy analýz kvantitativních výzkumů - Kvantitativní výzkumy lze při dostatečném počtu respondentů rozšířit o následující analýzy:

A.I.D. analýza. Tento typ analýzy umožní klientovi určit cílové skupiny, které například kupují, nebo naopak téměř nekupují daný výrobek či konkrétní značku, nebo které čtou, nebo nečtou nějaký deník či časopis. Na základě vybrané vlastnosti /např. barva auta, čtenost MF Dnes, postavení v zaměstnání/ A.I.D. analýza statistickými postupy vymezuje charakteristiky skupin lidí, kteří klienta zajímají při identifikaci cílové skupiny. Díky odlišnostem mezi jednotlivými skupinami respondentů analýza A.I.D. vytvoří stromovou strukturu, z níž je pak možné specifikovat vlastnosti, které jsou rozhodující pro to, zda respondent má či nemá rád určitý výrobek, čte nebo nečte deník případně kupuje či nekupuje nějakou značku.

Faktorová analýza. Jedna z metod mnohorozměrné statistické analýzy, která slouží k odhalení nevelké množiny faktorů z rozsáhlého množství proměnných. Z nich je tedy možné odhalit skryté faktory, které nám mohou odkrývat např. důvody výběru banky.

Clusterová analýza. Další z metod mnohorozměrné statistické analýzy, která na základě souboru hodnot proměnných seskupuje respondenty podle podobnosti jejich odpovědí. To znamená, že respondenti, kteří jsou si podobní (v určitém statistickém smyslu), budou patřit do jedné skupiny (clusteru). Tyto clustery lze potom samostatně zkoumat, zobrazovat apod.

Con-Joint analýza. Analýza testující marketingový produktový koncept. Její princip spočívá v tom, že se vyberou základní charakteristiky produktu (např. název (produkt), poskytovatel, cena a další charakteristiky) a tyto charakteristiky jsou respondenty ohodnoceny podle důležitosti. Dále se nageneryjí teoretické i existující produkty a respondenti mají ohodnotit jednotlivé produkty. Analýza získaných dat nakonec vyústí jednak ke stanovení nejdůležitějších charakteristik produktu a jednak ve stanovení (výběru) nejlépe hodnoceného produktu, který lze považovat za nejlepší z nabízených produktů. Dalším výsledkem této analýzy je umístění potenciálního produktu na současný trh.

Zvláštní metody výzkumů

AVL Studiový test - AVL (AUDIO VIDEO LIKEABILITY) je moderní metoda sběru dat. Je kombinací kvantitativního a kvalitativního výzkumu. Pro realizaci tohoto typu výzkumu má MEDIAN vlastní software. Speciálně vytvořený počítačový program může zahrnovat jednak psané otázky, jednak i otázky nahrané, zvukové i audiovizuální (televizní nebo rozhlasové spoty, návrhy tištěné reklamy, nabídky, fotografie apod.). Respondenti výzkumu jsou rekrutováni z cílové skupiny.

Metodou AVL lze zejména testovat reklamní spoty, tištěné materiály, ale i marketingové koncepty. Při testování reklam či jejich návrhů a konceptů (storyboard, animatics) zde získáváme nejen výsledky typu "Která reklama (návrh) se líbí nejvíce", ale i jejich hodnocení v průběhu ukázky, hodnocení v souvislosti s několika dalšími (i konkurenčními reklamami), určení, kterou reklamou si respondenti nejlépe zapamatovali apod. Výsledky mohou být klientovi předány ve formě primárních dat pro práci s originálním software firmy MEDIAN nebo ve formátu ASCII či ve formě tištěných zpráv. MEDIAN zajistí prezentaci závěrečné zprávy do 4 - 6 týdnů po podpisu kontraktu podle náročnosti cílové skupiny.

Respondenti odpovídají na otázky, které se jim zobrazují na obrazovce počítače (může jít o psané otázky, obrázky, mluvené otázky, ukázky TV spotů apod.). Odpovědi přitom respondenti zaznamenávají přímo do počítače (pomocí myši, klávesnice apod.). Výsledky jsou zpracovány matematicko - statistickými metodami a na závěr jsou interpretovány do podoby závěrečné zprávy. Specifickým příkladem využití této metody je také senzorické testování výrobku v kombinaci s určením nejvhodnějšího obalu a přijatelné ceny.

Median Wheeluator – MEDIAN navíc vyvinul speciální zařízení, které dokáže snimat respondentovo vnímání hudby nebo videa neintervenečně. Respondent tedy nemusí odpovídat na otázky, ale Wheeluator přímo zaznamenává jak se mu ukázka líbí. Výstupy z této technologie může klient sledovat v reálném čase a v závěrečné zprávě získá detailní informace o reakcích respondentů v jednotlivých vteřinách ukázky či bloku ukázek. Technologie se skvěle osvědčuje při testování programové náplně rádií nebo při testování reklam

Mystery calls a mystery shopping - Pod tímto názvem nabízíme speciální výzkumnou metodu, při které zjišťujeme, jak je ve skutečnosti určitá služba nabízena, jakou má podporu, jaké je chování zaměstnanců v případě, že se objeví potenciální klient, a podobně. Při tomto typu výzkumu se výzkumníci chovají jako potenciální klienti a všechny zkoumané jevy hodnotí podle předem připraveného klíče a škál. Součástí sledování je nejen reakce zaměstnanců, ale i např. počet neúspěšných telefonátů, délka čekání, srozumitelnost nabídky, interiér, prostředí, atmosféra a další jevy, které mají významný vliv na marketing dané služby.

V rámci tohoto výzkumu je možné průběžně telefonicky monitorovat práci "call centra" nebo telefonní služby na jednotlivých pobočkách - kontrolovat rychlost a spolehlivost spojení, ochotu a kvalifikovanost odpovědí jednotlivých operátorů, jejich způsob komunikace apod.

Při osobních návštěvách výzkumných pracovníků lze hodnotit práci bankovních úředníků na jednotlivých pobočkách banky, jejich ochotu, rychlost a vystupování, tedy celkově kvalitu obsluhy. Současně se hodnotí i příjemnost prostředí a podobně.

Price set, Premax - Tyto dva výzkumné produkty užívá agentura MEDIAN v licenci BMRB Velká Británie pro zjišťování cenové citlivosti nového produktu.

Price set je vhodný pro situace, kdy klient potřebuje zjistit veškeré informace o efektu změny ceny v obvyklém cenovém intervalu, o doporučené ceně nového produktu a informace, jak nově pozicionovat produkt.

Premax je určen pro užití v ranném období vývoje produktu; je lehce použitelný v různých zemích světa. Identifikuje vlastnosti nového produktu, které ovlivňují jeho vyzkoušení, vlastnosti, které ovlivňují opakovaný nákup produktu, poskytuje odhady objemů prodeje a hodnoty, diagnostikuje silné a slabé stránky produktu a poskytuje jasná, přesná a využitelná data.

Posledním specifickým druhem dat jsou údaje o cestovním chování obyvatel (o jejich prostorové mobilitě). Zatímco v mnohých západoevropských zemích tato data získává státní agentura, mající ve své zemi podobnou pozici jako ČSÚ v ČR, v tuzemsku celonárodní průzkum cestovního chování nikdy neproběhl a byl realizován pouze v omezených oblastech na základě poptávky jako ad hoc výzkum. Hlavní nevýhodou průzkumu cestovního chování oproti analýze dojížděky je fakt, že je velmi drahý. Údaje o dojížděce jsou k dispozici zcela zdarma a pro celou ČR. Dojížděka do zaměstnání či školy sice nepostihuje všechny cesty, které člověk vykoná během dne, je však hlavním faktorem, který tyto doplňkové pohyby silně ovlivňuje a předznamenává. Dobrá analýza dojížděky tak umí nahradit výrazně dražší průzkum cestovního chování.

Výhodou průzkumu cestovního chování však je, že oproti dojížděce mapuje celistvě prostorové chování jedinců a vzhledem k použité metodě může mapovat i účel cesty a motivaci pro tuto cestu. Vzhledem ke své finanční náročnosti je obvykle realizován na lokální či regionální úrovni, což však může být i jeho výhodou z hlediska regionálně rozvojového plánování. Realizaci těchto průzkumů nabízejí některé tazatelské agentury, výzkumné ústavy a univerzity.

5.2. SWOT analýza

Základním nástrojem strategického plánování, který je univerzálně použitelný, jednoduše pochopitelný a efektivně využitelný, je SWOT analýza. Cílem SWOT analýzy je soustředit dostupné informace o problému do strukturované matrice, poskytující přehled o pozitivních a negativních aspektech problému a vnějších a vnitřních vlivech, na tento problém působících. Své jméno má tato analýza ze zkratky jednotlivých položek této matrice: Strengths (silné stránky), Weaknesses (slabé stránky), Opportunities (příležitosti) a Threats (hrozby), proto SWOT.

SWOT analýza má své kořeny v 60. a 70. letech 20. století, kdy v USA byla poprvé použita týmem ze Stanford Research Institute. Využívá se jak v regionálním plánování, tak i ve firemním managementu a mnoha jiných oblastech. Zikmund (2010) o její použitelnosti praví: „SWOT analýza je výborným „koučovacím“ nástrojem, který vás prostřednictvím čtyř zdánlivě jednoduchých položek donutí dlouze a důkladně přemýšlet o tom nejelementárnějším, co ovlivňuje vaše podnikání. Často je také žádoucí zapojit při její tvorbě brainstorming, potažmo jiné formy kolektivní spolupráce, protože v tomto případě jednoznačně platí, že víc hlav víc ví. SWOT analýza je právě proto využívána při přípravě či změně strategie společnosti, protože umožňuje jednoduše, stručně a přehledně popsat situaci, ve které se firma nachází, díky čemuž umožňuje zúčastněným lépe přemýšlet nad dopady

těchto zjištění. ... SWOT analýza se však stejně tak dá využít i pro poněkud méně rozsáhlé aplikace – přípravu strategie dílčího projektu, přípravu strategie pro vítězství v soutěži či výběrovém řízení (za předpokladu, že to není uplacené) a v neposlední řadě i pro přípravu strategie bitvy či vojenské, ale také třeba lékařské, operace. SWOT analýza je zkrátka univerzální nástroj, pro který v zásadě neplatí žádná pravidla, jen vás má donutit přemýšlet.“ Schéma SWOT analýzy je uvedeno na obr. 10.

	POMOCNÉ dosažení cíle	ŠKODLIVÉ dosažení cíle
VNITŘNÍ PŮVOD atributy organizace	<p>S</p> <p>SILNÉ STRÁNKY</p> <p>strenghts</p>	<p>W</p> <p>SLABÉ STRÁNKY</p> <p>weaknesses</p>
VNĚJŠÍ PŮVOD atributy prostředí	<p>O</p> <p>PŘÍLEŽITOSTI</p> <p>opportunities</p>	<p>T</p> <p>HROZBY</p> <p>threats</p>

Obr. 10 Schéma SWOT analýzy
Pramen: sunmarketing.cz

Matrici pro SWOT analýzu tvoří tabulka 2×2, v jejímž prvním řádku jsou uvedeny vlivy vnitřního původu (tedy interní faktory) a v druhém řádku vlivy vnějšího původu (tedy externí faktory). V prvním sloupci se pak uvádí pozitivní vlivy (pomáhající k dosažení cíle) a v druhém sloupci pak vlivy negativní (ohrožující dosažení cíle). Jednotlivé položky v matici pak představují ony dříve zmíněné položky: silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby. Do každého pole se na základě analýzy podkladových dat (viz kapitola 5. 1) vyplní relevantní poznatky o problému (např. o dopravní dostupnosti regionu). Vyplněním celé matrice kompletní informací o daném problému získáváme podklad pro navržení rozvojové strategie, která bude individualizována právě na základě SWOT analýzy, jejímž výsledkem je jednak strukturované uchopení dané problematiky, a dále uchopení individuálních vlastností regionu, které by ve SWOT analýze měly být také zahrnuty. Po zpracování SWOT analýzy nadchází fáze vytvoření a aplikace rozvojových strategií, o čemž pojednává následující kapitola.

5.3. Dopravní strategie regionálního rozvoje

Jak bylo nastíněno v předchozím textu, strategií regionálního rozvoje je nesmírné množství. Většina z nich přitom používá ekonomické nástroje, mnohé další pak využívají politické a územně plánovací nástroje. Pro různé problémy jsou často vytvářeny samostatné strategie, které pak dohromady vytvářejí navzájem se podporující celek. Tato publikace byla vytvořena za účelem nastínění možných aplikací různých dopravně zaměřených strategií, proto v následujících kapitolách bude věnován prostor pouze těmto, v regionálně rozvojové praxi spíše marginálním, strategiím.

Strategie regionálního rozvoje, zaměřené na sektor dopravy, jsou v zásadě dvojího druhu: zaměřené na rozvoj dopravní infrastruktury (těm bude věnován prostor v kapitole 5.3.1) a na podporu dopravní obslužnosti (o těch bude pojednávat kapitola 5.3.2). Rozvoj dopravního sektoru má však velice odlišnou podobu v centrálních oblastech, kde jej je třeba spíše kvalitativně vylepšovat a udržovat v přijatelné podobě, a v oblastech periferní, které naopak trpí nedostatečnou vybaveností dopravní infrastrukturou a špatnou dopravní dostupností. Vzhledem k zaměření knihy jsou následující kapitoly věnovány pouze strategiím rozvoje, aplikovatelným v periferních oblastech, kde mají za cíl omezit některé složky jejich negativní deprivace.

5.3.1. Dopravní infrastruktura

Dopravní infrastruktura je páteří sítí regionálního rozvoje, proto je její vyvážený rozvoj realizován i v zájmu ekonomického růstu. Výrazným limitem rozšiřování a zkvalitňování dopravní infrastruktury však je její cena, neboť každý projekt je velmi finančně náročný. Proto je vždy třeba pečlivě vážit, na jaké projekty budou peníze vynaloženy.

První z možností, jak vynaložit peníze na rozvoj dopravní infrastruktury je **strategie investic do klíčových spojení**. V rámci této strategie se investice soustředí do takových úseků dopravních cest, které jsou klíčové z hlediska spojení regionu s centrálními oblastmi. Mohou to být dálnice, hlavní silnice, páteří železnice. Tato spojení přinášejí regionu investice a pracovní příležitosti. Posílením páteří sítí dojde ke zlepšení akcesibility regionu, dostupnosti do centrálních oblastí a zvýšení atraktivity regionálního centra. Naopak potlačen je význam lokálních komunikací, které slouží zejména k dopravě pracovníků do regionálního centra. Tato strategie vychází z poznatku, že je-li regionální centrum (ve smyslu centrum přirozeného mikroregionu) prosperující, tedy existuje-li zde dostatek pracovních příležitostí v progresivních odvětvích, prosperuje i celý region. Regionální centrum je proto podpořeno posílením vazby s centrem, což zvýší jeho konkurenceschopnost v prostorově nadřazeném měřítku.

V oblastech, kde existuje více center, či naopak centrum mikroregionu je velmi slabé, není podpora jedné lokality, jak je nastíněna ve strategii výše, příliš účinná. V takovém případě lze volit strategii ve své podstatě opačnou, a to **strategii zajištění minimálního kvalitativního standardu komunikací**. Tato strategie vychází z poznatku, že vnímání periferií je do značné míry subjektivní záležitostí. Venkovské oblasti se stejnými parametry jsou ve vyspělých a méně vyspělých zemích vnímány odlišně, přičemž vnímání perifernosti a deprivace je u vyspělých zemí výrazně nižší. Tento rozdíl je do značné míry způsoben kvalitou komunikací, která je ve vyspělých zemích obvykle na vyšší úrovni. Vyšší kvalita komunikací navíc přispívá k lepší akcesibilitě a obslužnosti těchto oblastí, takže zmírňuje deprivaci těchto oblastí, způsobenou jejich vzdáleností od center. Zajištěním minimálního kvalitativního standardu komunikací dojde nejen ke zlepšení subjektivního vnímání oblasti u potenciálních investorů, ale kromě výše zmíněných pozitiv i k disperzi rozvojového potenciálu po regionu, což supluje funkci silného mikroregionálního centra.

Strategie snižování deviatility klíčových komunikací je uplatňována v oblastech, jejichž perifernost je zapříčiněna fyzickogeografickými podmínkami v území. Jedná se zejména o izolované horské oblasti, či oblasti oddělené fyzickogeografickými překážkami (pohoří, jezera atd.) od jádrových oblastí. V těchto regionech funguje deprivace způsobená vzdálenostmi ve zvýšené intenzitě, a to z důvodu vysoké deviatility komunikací. Aby se tomuto negativnímu působení zamezilo, hledají se pro klíčové komunikace možnosti alternativního trasování, které deviatilitu komunikací sníží. Tato změna trasování není samozřejmě obvykle možná bez značných investic do dopravních staveb, jako jsou mosty a tunely, proto ji lze uplatnit pouze u páteřních komunikací. Přesto efektivita využití těchto nástrojů bývá v některých případech velmi vysoká, a to zejména v horských oblastech, kde proražení tunelu pro páteřní komunikaci s sebou přináší řadu nových rozvojových příležitostí. Otázka deviatility se pak také pojí s časovou dostupností regionu, v některých případech totiž deviatilita neklesá až tak výrazně, avšak časová dostupnost se výrazně zlepší. V takovém případě je samozřejmě investice také oprávněná.

Strategie zvyšování konektivity v rámci regionu vychází ze zjištění, že v některých oblastech, a to např. nížinných zemědělských oblastech, je land use využit v maximální míře pro funkci zemědělské výroby, kdy kombinace velkých lánů a velkých vzdáleností mezi obcemi vytváří prostředí, ve kterém existuje pouze malé množství dopravních spojení. Podobnou situaci z hlediska dopravní sítě, avšak odlišnou svým původem, pak představují horské a vrchovinné regiony, kde jsou komunikace soustředěny v údolích, avšak pouze malý počet komunikací překračuje horské hřbety mezi nimi. Vzniká tak situace, kdy mezi jednotlivými body v regionu působí negativní deprivace ve formě vysoké deviatility, ale navíc i nízké konektivity. Otázku deviatility by přitom šlo vyřešit právě zvýšením konektivity. V takovém případě se přistupuje ke strategii, kdy se zvyšuje konektivita v území tím, že se polní a lesní cesty přeměňují na místní silnice, ze soukromých silnic se dělají veřejné (samozřejmě díky dohodě s vlastníkem) a hledají se další možnosti, jak zhustit dopravní síť tak, aby byla maximalizována prostupnost krajiny. Tato strategie pak nemusí být uplatňována pouze pro silniční dopravu, ale i pro cyklistickou či pěší, neboť i tyto druhy dopravy tvoří důležitou součást každodenní dojížděky.

Strategie posilování dopravních vazeb s komplementárními regiony je specifickým druhem strategie, který je uplatňován v případě, že se odvětvová specializace regionu vzájemně doplňuje s odvětvovou specializací jednoho či více regionů sousedních. Komplementarita výrobních vazeb je pak klíčovým faktorem regionálního rozvoje a má větší váhu, než případná vazba na centrum. V tomto případě dochází k investicím do infrastruktury, spojující tento region s regionem komplementárním. Výhodou komplementárního vztahu pak je hierarchicky podobná úroveň obou regionů, které mají oboustranný zájem na výstavbě infrastruktury, a nikoli vazba centrum – periferie, kdy zájem o investice do infrastruktury jsou výhradně na straně periferie.

5.3.2. Dopravní obslužnost

Investice do dopravní obslužnosti nejsou tak finančně náročné, jako je tomu u investic do dopravní infrastruktury, avšak na rozdíl od nich nemají povahu jednorázové investice a následných, relativně nízkých nákladů na údržbu, avšak jejich finanční náročnost je stále stejná, nebo dokonce roste. Jak bylo zmíněno v kapitole 2, dopravní obslužností se míní obslužnost veřejnou dopravou, protože ta má silný sociální rozměr a je využitelná všemi sociálními skupinami. Dopravní obslužnost má pak silnou vazbu na vybavenost obcí službami, kdy by měla doplňovat lokální nabídku spojením na centrum vyššího řádu, kde je nabídka širší. Špatná dopravní obslužnost má za následek vylidňování obcí, kde je nabídka veřejné dopravy špatná. Proto jde o jeden z klíčových faktorů regionálního rozvoje.

Strategie zajištění plošné dopravní obslužnosti se uplatňuje v regionech, které nepatří mezi zcela periferní, či silně deprivované, a kde existuje silné mikroregionální centrum, které poskytuje dostatečnou nabídku pracovních míst pro region. V takovém případě je pro růst centra a omezení negativní deprivace klíčové, aby existovaly silné vazby mezi mikroregionálním centrem a jeho zázemím a existovala zde kvalitní dopravní obslužnost území. Plošnou dopravní obslužností se pak rozumí, že každá obec a její významnější místní část je obsluhována veřejnou dopravou alespoň 4× denně v každém směru. Realizace tohoto druhu dopravní obslužnosti je samozřejmě finančně náročná, avšak pokud má region dostatečné příjmy, je vynakládání výdajů na veřejnou dopravu prostředkem proti vylidňování dopravně znevýhodněných obcí.

Strategie posílení páteřních linek je uplatňována v regionech, kde vylidňování regionu již pokročilo a již není ekonomicky efektivní (a často i možné) vydržovat kvalitní síť linek veřejné dopravy na celém území regionu. V takovém případě se přistupuje k vytipování klíčových dopravních spojení, které je třeba udržet při vysoké kvalitě a na nich zajistit dopravní obslužnost v nepřilíš velkých časových rozestupech (max. 2 hodiny). Takto fungující páteřní linka má potenciál k sobě stahovat obyvatele z okolních, neobsluhovaných obcí, kteří se k ní dopraví vlastním automobilem, na kole, pěšky, spolujízdou apod. Pro podstatnou část své cesty však využijí veřejnou dopravu, která jim poskytuje určitou jistotu zajištění jejich prostorové mobility v rámci regionu. Páteřní linky je pak potřeba volit tak, aby z neobsluhovaných (či podstatně méně obsluhovaných) obcí a jejich místních částí se k nim bylo možno v rozumném časovém horizontu dopravit. Proto by vzdálenost mezi nejbližší neobsluhovanou místní částí a zastávkou na páteřní lince neměla přesáhnout 10 km (v podmínkách České republiky).

Strategie vytváření multimodálního dopravního systému je využívána nejen v periferních regionech, ale i v regionech centrálních pro obecné zlepšení dopravní obslužnosti v oblasti. Dopravní obslužnost regionu je v tomto případě řešena různými dopravními módy, vzájemně spolu propojenými tzv. integrovaným dopravním systémem. Ten umožňuje efektivněji využívat zdroje na provozování veřejné dopravy a v ČR se uplatňuje zejména na krajské úrovni, což jeho využití na mikroregionální úrovni poněkud omezuje. Použití této strategie však není limitováno vytvořením a provozováním integrovaného dopravního systému, naopak, v mikroregionálním měřítku je třeba využívat maximálně lokálních příležitostí a akcentovat spíše využití netradičních dopravních módů a systémů (car pooling, car sharing, komunitní výpomoc aj.) a podpořit je poskytnutím určitého organizačního zázemí, které jim usnadní vlastní provoz. Tyto aktivity by pak měly tvořit doplňkovou nabídku tam, kde je obslužnost klasickou veřejnou dopravou nízká.

Strategie akcentace časové akcesibility nachází své využití v plošně rozsáhlých oblastech, kde je sice obslužnost veřejnou dopravou zajištěna, avšak kvůli velkým vzdálenostem se z časového hlediska stává neatraktivní. V těchto oblastech se pak přistupuje k reorganizaci veřejné dopravy, resp. k pozměnění tras linek veřejné dopravy tak, aby časová dostupnost z nejbližšího místa byla stále akceptovatelná pro cestující (obvykle bývá udávána hranice kolem 40 minut). Při klasickém typu dopravní obsluhy začne linka svou trasu v nejbližším bodu mikroregionu a cestou po lokálních komunikacích nabírá v každé obci a místní části další cestující. Protože tato cesta je časově náročná, dochází k ubývání cestujících z nejbližších oblastí a následně k jejich migraci a negativní deprivaci těchto obcí. Z tohoto důvodu je třeba tyto trasy rozdělit na úseky relativně vzdálenější a relativně bližší, kdy oblast relativně bližší bude obsluhována klasickým způsobem, zatímco v oblasti relativně vzdálenější budou obslouženy a poté linka veřejné dopravy zamíří po páteřní komunikaci přímo do mikroregionálního centra (případně pouze s několika zastávkami na hlavní komunikaci, rozhodně však nezajíždí z této komunikace do blízkých vesnic apod.).

- Díky tomu se sníží čas nutný k dopravě do centra ze vzdálenějších oblastí a ty se tak stanou z hlediska dopravní obslužnosti atraktivnějšími.

6. Závěr

Tato publikace si kladla za cíl představit ve své celosti plánovací proces v oblasti dopravních rozvojových strategií, a to od fáze analýz dat, přes realizaci SWOT analýzy až k výběru vhodné rozvojové strategie. Představeny byly teoretické koncepty, z nichž vycházejí veškeré současné aplikace v regionálně rozvojové vědě, i vlastní aplikace strategií v oblasti dopravní infrastruktury a dopravní obslužnosti. K této problematice je však třeba poznamenat, že doprava je pouhým jedním dílkem v mozaice skutečné strategie regionálního rozvoje, která musí být zaměřena na veškeré oblasti lidských činností, však její komplexnost nastínila teoretické kapitoly. Doprava sama o sobě také není nositelem regionálního rozvoje, dopravou lze podmínky pro rozvoj zlepšit, avšak nikoli vytvořit. Tuto vlastnost má pouze lidský, přírodní a ekonomický kapitál.

V České republice nemá regionálně rozvojová věda příliš dlouhou historii, avšak díky implementaci západních metod a praktik jsme tento handicap poměrně rychle eliminovali. Ačkoli v rozvoji dohází k mnohým chybám, které ve vyspělejších zemích již dokázali dostat pod kontrolu či je dokonce eliminovat, je možno konstatovat, že strategické plánování se za krátký čas dostalo na poměrně vysokou úroveň. Na úrovni krajů zpracovávají klíčové rozvojové dokumenty na zakázku specialisté z agentur, univerzit a výzkumných ústavů, a jejich výstupy mají vysokou hodnotu. Tuto kvalitu je třeba v dalších letech rozšířit i na mikroregionální a lokální úroveň, neboť dobře zpracovaný rozvojový dokument může sloužit mnoho let, v případě malých obcí i několik desetiletí s pouhými aktualizacemi. Přáním autora této publikace pak je, aby co nejdříve ztratila na své aktuálnosti – aby již žádné periferní oblasti nemusely bojovat s žádným druhem negativních deprivací.

Literatura

- Andrle, A., 1995. *Vylidňování venkova v České republice 1961 – 1991*. Moderní obec, 2 (3), pp. 8 – 29. ISSN 1211-0507
- Baňski, J., 2005. *Peripheralization of peripheries – the case of Poland*. In: International Conference on Issues of Peripheral Areas: Quo Vadis, Periphery?, Charles University in Prague, November 25th – 26th.
- Bartoš, M., Kušová, D., Těšitel, J., 1998. *Cestovný ruch jako rozvojový faktor marginálních území*. In: Životné prostredie, 32 (5), pp. 246 – 250. ISSN 0044 - 4863
- Blažek, J., 1996. *Meziregionální rozdíly v České republice v transformačním období*. In: Geografie – sborník České geografické společnosti, 101 (4), pp. 265 – 277. ISSN 1212-0014
- Blažek, J., Csank, P., 2007. *Nová fáze regionálního rozvoje v České republice*. In: Sociologický časopis, 43 (5), pp. 945 – 965. ISSN 0038-0288
- Blažek, J., Uhlíř, D., 2002. *Teorie regionálního rozvoje: Nástin, kritika, klasifikace*. Praha: Karolinum, 211 p. ISBN 80-246-0384-5
- Brabec, J., 2002. *Perspektivy vývoje periferních oblastí Plzeňského kraje v letech 1991 a 2001*. Diplomová práce. Praha: PŘF UK, 85 p.
- Cudlínová, E. et al., 1999. *Marginální oblasti – prostorový indikátor udržitelného rozvoje České republiky*. In: Háek, T., Kolářová, H., Moldan, B. (eds.) K udržitelnému rozvoji České republiky: vytváření podmínek. Sv. IV. Vzdělávání, informace, indikátory. Praha: UK, Centrum pro otázky životního prostředí, pp. 302 – 323.
- Červenka, J., 1989. *Vybrané aspekty územní diferenciaci necentrálních oblastí ČSR z hlediska studia problematiky zaostávání*. Diplomová práce. Praha: PŘF UK.
- Čermák, D., Kostecký, T., 2004. *Vliv teritoriálně specifických faktorů na formování politických orientací voličů*. In: Sociologický časopis, 40 (4), pp. 469 – 487. ISSN 0038-0288
- Čermák, L., 2005. *Hodnocení vztahu dopravní dostupnosti a exponovanosti území*. In: Novotná, M. (ed.) Problémy periferních oblastí. Praha: PŘF UK, pp. 44 – 52. ISBN 80-86561-21-6
- Daněk, P., 2005. *Vývoj regionálních rozdílů a jejich odraz v politických preferencích obyvatel*. In: Klímová, V., Vystoupil, J. (eds.) VIII. Mezinárodní kolokvium o regionálních vědách. Brno: ESF MU, pp. 31 – 40. ISBN 80-210-3888-8
- Dokoupil, J., 2004. *Typologie českého pohraničí*. In: Jeřábek, M., Dokoupil, J., Havlíček, T. et al., 2004. České pohraničí: bariéra nebo prostor zprostředkování? Praha: Academia, pp. 137 – 148. ISBN 80-200-1051-3
- Dostál, P., Hampl, M., 1995. *Geographical organization and societal development: searching for an integral order*. In: Acta Universitatis Carolinae – Geographica 30, pp. 21 – 42. ISSN 0300-5402
- Drápela, E., 2005. *Marginální oblasti a hodnocení jejich přínosu pro trvalou udržitelnost*. Diplomová práce. Brno: PŘF MU. 95 p.
- Drápela, E., 2006. *Geographical aspects of transport planning in Brno agglomeration: case study*. In: Workshop Benchmarking on Urban Planning and Transport. Transport Research Centre, Brno, December 11th.
- Drápela, E., 2008a. *Uplatnění dopravní sociologie v regionální geografii*. In: Miscellanea Geographica 14. Plzeň : Západočeská univerzita, Katedra geografie, 2007, pp. 27 -32. ISSN 1213-7901
- Drápela, E., 2008b. *Typology of marginal areas in the Czech Republic*. In: COST Action C27 - Sustainable Development Policies for Minor Deprived Urban Communities: Bottom Up

- Perspective. Local Participation in Sustainable Development. Sundsvall, March 13th – 15th.
- Drápela, E., 2009. *Application of spatial mobility research as a tool for site planning on a micro-regional level*. In: Transactions on Transport Sciences, 2 (3), pp. 86-93. ISSN 1802-971X.
- Drápela, E., 2011. *Marginální oblasti České republiky a jejich vývoj v prostoru a čase*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., 218 s. ISBN 978-80-86502-36-6.
- Drápela, E., Herber, V., 2005. *Marginal areas in the Czech Republic and their changes in post-communistic epoch*. In: International Conference on Issues of Peripheral Areas: Quo Vadis, Periphery?, Charles University in Prague, November 25th – 26th.
- Fialová, D., 2001. *Druhé bydlení a jeho vztah k periferním oblastem*. In: Geografie – sborník České geografické společnosti, 106 (1), pp. 36 – 47. ISSN 1212-0014
- Fialová, D., Vágner, J., 2005. *Druhé bydlení v periferních oblastech*. In: Novotná, M. (ed.) *Problémy periferních oblastí*. Praha: PřF UK, pp. 74 – 80. ISBN 80-86561-21-6
- Friedmann, J., 1966. *Regional development policy: a case study of Venezuela*. Cambridge: MIT Press.
- Friedmann, J., 1973. *Urbanization, planning and national development*. Beverly Hills: Sage.
- Friedmann, J., 2005. *Civil Society Revisited: Travels in Latin America and China*. In: Keiner, M., Koll-Schretzenmayr, M., Schmid, W. A. (eds.) *Managing Urban Futures: Sustainability and Urban Growth in Developing Countries*. Aldershot: Ashgate, pp. 127 – 142. ISBN 0-7546-4417-0
- Giddens, A., 1984. *The constitution of society. Outline of the theory of structuration*. Cambridge: Polity press, 440 p. ISBN 0-7456-0007-7
- Halás, M., 2005. *Dopravný potenciál regiónov Slovenska*. In: Geografie – sborník České geografické společnosti, 110 (4), pp. 257 – 270. ISSN 1212-0014
- Halás, M., 2008. *Priestorová polarizácia spoločnosti s detailným pohľadom na periférne regióny Slovenska*. Sociologický časopis, 44 (2), pp. 349 – 369. ISSN 0038-0288
- Halás, M., Klapka, P., 2010. *Regionalizace Česka z hlediska modelování prostorových interakcí*. Geografie – sborník České geografické společnosti, 115 (2), pp. 144 – 160. ISSN 1212-0014
- Halás, M., Řehák, S., 2008. *Příspěvek k anatomii společného pohraničí České republiky a Slovenské republiky*. In: Geografický časopis, 60 (3), pp. 279 – 298. ISSN 0016-7193
- Hampl, M. et al., 1996. *Geografická organizace společnosti a transformační procesy v České republice*. Praha: UK, 395 p.
- Hampl, M., 1998. *Realita, společnost a geografická organizace: hledání integrálního řádu*. Praha: UK, 110 p.
- Hampl, M., 2000. *Pohraniční regiony České republiky: současné tendence rozvojové diferenciace*. In: Geografie – sborník České geografické společnosti, 105 (3), pp. 241 – 254. ISSN 1212-0014
- Hampl, M., Gardavský, V., Kühnl, K., 1987. *Regionální struktura a vývoj systému osídlení ČSR*. Praha: UK, 255 p.
- Havlíček, T., 2007. *Regionální diferenciace lidského a sociálního kapitálu ve venkovských periferních oblastech Česka*. In: Agrární perspektivy XVI. Evropské trendy v rozvoji zemědělství a venkova. Díl II. Praha: Česká zemědělská univerzita v Praze, pp. 861 – 871. ISBN 978-80-213-1675-1
- Havlíček, T., Chromý, P., 2001. *Příspěvek k teorii polarizovaného vývoje území se zaměřením na periferní oblasti*. In: Geografie – sborník České geografické společnosti, 106 (1), pp. 1 – 11. ISSN 1212-0014

- 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*. Praha: PřF UK, pp. 6 – 24. ISBN 80-86561-21-6
- Havlíček, T., Chromý, P., Jančák, V., Marada, M., 2008. *Regional differentiation of selected conditions for the development of human and social capital in Czechia*. In: *Geografie – sborník České geografické společnosti*, 113 (3), pp. 269 – 284. ISSN 1212-0014
- Holm, D., Mortensen, B., 2004. *Regional development in the Faroes: what is the right size for effective local government?*. In: Byron, R., Hansen, J. Ch., Jenkins, T. (eds.) *Regional Development on the North Atlantic Margin*. Aldershot: Ashgate, pp. 193 – 222. ISBN 0-7546-4175-9
- Holt-Jensen, A., 1997. *Social housing: the role of social housing provisions and policies in localising and influencing processes of social exclusion. Invitation to a research project*. In: Holt-Jensen, A., Morrison, N. (eds.) 1997. *Social housing: International comparison of planning for the weakest social groups*. Bergen: University of Bergen, pp. 248 – 262. ISBN 82-91623-01-5
- Holt-Jensen, A., Morrison, N. (eds.) 1997. *Social housing: International comparison of planning for the weakest social groups*. Bergen: University of Bergen, 270 p. ISBN 82-91623-01-5
- Chromý, P., 2000. *Historickogeografické aspekty vymezení pohraničí jako součást geografické analýzy*. In: *Geografie – sborník České geografické společnosti*, 105 (1), pp. 63 – 76. ISSN 1212-0014
- Chromý, P., 2003. *Formování regionální identity: nezbytná součást geografických výzkumů*. In: Jančák, V., Chromý, P., Marada, M. (eds.) *Geografie na cestách poznání*. Praha: PřF UK, pp. 163 – 178.
- Chromý, P., Jančák, V., Winklerová, J., 2003. *Land use and land cover changes in the peripheral regions of Czechia*. In: *Acta Universitatis Carolinae Geographica*, 4 (1), pp. 95 – 103. ISSN 0300-5402
- Chromý, P., Janů, H., 2003. *Regional identity, activation of territorial communities and the potential of the development of peripheral regions*. In: *Acta Universitatis Carolinae Geographica*, 4 (1), pp. 105 – 117. ISSN 0300-5402
- Illner, M., 1988. *Výběr území s příznivými podmínkami z hlediska sociálního*. Praha: Terplán, pp. L1 – L27.
- Illner, M., 1995. *Územní aspekty politické a ekonomické transformace v ČR*. In: *Cahiers du CeFRoS*, 9, pp. 13 – 28.
- Illner, M., Andrlé, A., 1994. *The regional aspect of post-communist transformation in the Czech Republic*. In: *Czech Sociological Review*, 30 (1), pp. 107 – 127. ISSN 0038-0288
- Jančák, V., 2001. *Příspěvek ke geografickému výzkumu periferních oblastí na mikroregionální úrovni*. In: *Geografie – sborník České geografické společnosti*, 106 (1), pp. 26 – 35. ISSN 1212-0014
- Jeřábek, M., 1998. „*Geogrant pohraničí*“ – *společný výzkum geografických pracovišť*. In: *Geografie – sborník České geografické společnosti*, 103 (4), pp. 458 – 460. ISSN 1212-0014
- Jeřábek, M., 2000. *Pohraničí v regionálním rozvoji a jeho výzkum*. In: *Geografie – sborník České geografické společnosti*, 105 (1), pp. 1 – 9. ISSN 1212-0014
- Jussila, H., Majoral, R., Cullen, B. (eds) 2002. *Sustainable Development and Geographical Space – Issues of population, environment, globalization and education in marginal regions*. Aldershot: Ashgate. ISBN 0-7546-1860-9
- Jussila, H., Majoral, R., Delgado-Cravidão, F. (eds.) *Environment and marginality in geographical space. Issues of land use, territorial marginalization and the development in new millenium*. Aldershot: Ashgate, 289 p. ISBN 0-7546-1477-8

- Krejčí, T., et al., 2010. *Regionální rozvoj: teorie, aplikace, regionalizace*. Brno: Mendelova univerzita v Brně, 155 p. ISBN 978-80-7375-414-3.
- Leimgruber, W., 1994. *Marginality and marginal regions: problems of definition*. In: Chang-Yi, C., Sue-Ching, S., Yin-Yuh, L. (eds.) *Marginality and Development Issues in Marginal Regions*. Proceedings of Study Group on Development Issues in Marginal Regions. Taipei: IGU, pp. 1 – 18.
- Leimgruber, W., 2000. *Land use and abuse. On the ecological and spiritual marginalization of land*. In: Jussila, H., Majoral, R., Delgado-Craividão, F. (eds.) *Environment and marginality in geographical space. Issues of land use, territorial marginalization and the development in new millenium*. Aldershot: Ashgate, pp. 7 – 24. ISBN 0-7546-1477-8
- Leimgruber, W., 2004. *Between Global and Local: Marginality and Marginal Regions in the Context of Globalization and Deregulation*. Aldershot: Ashgate, 321 p. ISBN 0-7546-3155-9
- Majoral, R. M. et al., 1996. *Regional development policies and incentives in marginal areas of Catalonia*. In: Furlani de Civit, M. E., Pedone, C., Soria, N. D. (eds.) *Development issues in marginal regions II: policies and strategies*. Mendoza: Universidad Nacional de Cuyo, IGU, pp. 27 – 48.
- Marada, M., 2001. *Vymezení periferních oblastí a studium jejich znaků pomocí statistické analýzy*. In: *Geografie – sborník České geografické společnosti*, 106 (1), pp. 12 – 25. ISSN 1212-0014
- Marada, M., 2003. *Transport typology of settlement centres of Czechia from public passenger transport point of view*. In: *Acta Universitatis Carolinae Geographica*, 4 (1), pp. 259 – 269. ISSN 0300-5402
- Mareš, P., 2000. *Chudoba, marginalizace, sociální vyloučení*. In: *Sociologický časopis*, 36 (3), pp. 285 – 297. ISSN 0038-0288
- Mehretu, A. et al., 2002. *Spatial shifts in production and consumption: marginality patterns in the new international division of labour*. In: Jussila, H., Majoral, R., Cullen, B. (eds.) *Sustainable Development and Geographical Space – Issues of population, environment, globalization and education in marginal regions*. Aldershot: Ashgate. ISBN 0-7546-1860-9
- Mehretu, A., Sommers, L. M., 1997. *Towards an analysis of microspatial marginality in the Detroit region, Michigan*. In: *Occasional Publications 1*. Indiana: University of Pennsylvania, pp. 65 – 73.
- Musil, J., 1988. *Nové pohledy na regeneraci našich měst a osídlení*. In: *Územní plánování a urbanismus*, 15 (2), pp. 67 – 72.
- Musil, J., Müller, J., 2006. *Vnitřní periferie České republiky, sociální soudržnost a sociální vyloučení*. Praha: CESES FSV UK, 2/2006, 52 p. ISSN 1801-1640
- Musil, J., Müller, J., 2008a. *Inner Peripheries of the Czech Republic as a Form of Social Exclusion*. In: Musil, J. (ed.) *Space and Historical Time as Dimensions of Social Change*. Prague: MATFYZPRESS, 158 p. ISBN 978-80-7378-071-5
- Musil, J., Müller, J., 2008b. *Vnitřní periferie v České republice jako mechanismus sociální exkluze*. In: *Sociologický časopis*, 44 (2), pp. 321 – 348. ISSN 0038-0288
- Reynaud, A., 1981. *Société, espace et justice. Inégalités régionales et justice socio-spatiale*. Paris: PUF, 263 p. ISBN 2-1303-7099-3
- Řehák, S., 1992. *Sídelně dopravní model ČSFR a jeho územní souvislosti*. In: *Geografický časopis*, 44 (1), pp. 59 – 72. ISSN 0016-7193
- Řehák, S., 2004. *Geografický potenciál pohraničí*. In: Jeřábek, M., Dokoupil, J., Havlíček, T. et al., 2004. *České pohraničí: bariéra nebo prostor zprostředkování?* Praha: Academia, pp. 67 - 74. ISBN 80-200-1051-3

- Řehák, S., Halás, M., Klapka, P., 2009. *Několik poznámek k možnostem aplikace Reillyho modelu*. In: *Geographia Moravica 1*, Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, pp. 47 – 58. ISBN 978-80-244.2464-4
- Schmeidler, K., 2008. *Czech Suburbanisation and its Consequences for Mobility and Transport*. In: *International Symposium on Climate Change and Human Settlements : Technology for minimizing CO2 Emissions in the Settlements Areas*. National Institute for Land and Infrastructure Management, Ministry of Land, Infrastructure and Transport - Japan, Agency for Research and Development, Ministry of Public Works Indonesia, 18-23 March 2008. Denpasar: Research Center for Human Settlements, 2008, pp. 1-15.
- Schmeidler, K., Drápela, E., 2007. *Deprived Urban Communities in South Moravia*. In: *Sustainable Development Policies for Minor Deprived Urban Communities*. Praha, October 28th.
- Schmeidler, K., Drápela, E., 2008. *COST C27: Evropský výzkumný program Trvale udržitelný rozvoj pro malé, deprimované městské komunity*. Brno: Centrum dopravního výzkumu. v.v.i., 57 p.
- Schmidt, M., 1998. *An integrated systemic approach to marginal regions: from definition to development policies*. In: Jussila, H., Leimgruber, W., Majoral, R. (eds.) *Perceptions of marginality. Theoretical issues and regional perceptions of marginality in geographical space*. Aldershot: Ashgate, pp. 45 – 66.
- von Thünen, J. H., 1826. *Der isolirte Staat in Beziehung auf Landwirthschaft und Nationalöconomie*. Rostock: G. B. Leopolds Universitäts-Buchhandlung.
- Vaishar, A., Zapletalová, J., 2005. *Marginalizace moravsko-slovenského pohraničí*. In: Novotná, M. (ed.) *Problémy periferních oblastí*. Praha: PŘF UK, pp. 167 – 176. ISBN 80-86561-21-6
- Zikmund, M., 2010. *Kde se vzala a k čemu všemu je vlastně SWOT analýza*. <<http://www.businessvize.cz/planovani/kde-se-vzala-a-k-cemu-vsemu-je-vlastne-swot-analyza>>

