

Česká zemědělská univerzita v Praze

Fakulta agrobiologie, potravinových a přírodních zdrojů

Katedra botaniky a fyziologie rostlin



**Fakulta agrobiologie,
potravinových a přírodních zdrojů**

Faktory významné pro rozvoj mikroregionu Loučná

Bakalářská práce

Kamila Šmahová

Zemědělství a rozvoj venkova

prof. Ing. Václav Hejnák, Ph.D.

© 2024 ČZU v Praze

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci "Faktory významné pro rozvoj mikroregionu Loučná" jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu literatury na konci práce. Jako autorka uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušila autorská práva třetích osob.

V Praze dne 28. 4. 2024

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala prof. Ing. Václavu Hejnákovi, Ph.D. za jeho velice cenné rady a věnovaný čas při konzultacích mé bakalářské práce. Dále bych ráda poděkovala své rodině, přítelovi a všem blízkým za veškerou podporu během celého studia.

Faktory významné pro rozvoj mikroregionu Loučná

Souhrn

Tato bakalářská práce se zabývá faktory významnými pro rozvoj mikroregionu Loučná. V literární rešerši byly vysvětleny základní pojmy související s problematikou rozvoje venkova. Následně byly popsány rozvojové faktory venkova, které v současné době nejvíce ovlivňují rozvoj venkovských oblastí, kdy se jedná o faktory struktury obyvatelstva, geografické polohy, dostupnosti služeb, ekonomickou situaci a trh práce, dopravní infrastrukturu a cestovní ruch.

Bakalářská práce si kládla za cíl zjistit nejvýznamnější faktory pro rozvoj mikroregionu Loučná a dále zjistit dostupnost služeb a jejich význam pro rozvoj v mikroregionu. K těmto cílům byly stanoveny dvě hypotézy, kdy první z nich zněla, že nejvýznamnější faktor pro rozvoj mikroregionu je rozvoj služeb. Druhá hypotéza konstatovala, že je v mikroregionu nedostatek poskytovaných vzdělávacích a zdravotnických služeb.

V praktické části této práce bylo popsáno sledované území, kterým je mikroregion Loučná. Tento mikroregion se nachází v blízkosti krajského města Pardubice. Vznikl v roce 1999 a v současnosti zaujímá území 13 obcí. Také se charakterizovala jeho dopravní infrastruktura, hospodářská situace, dostupnost služeb a cestovní ruch na jeho území. Dále bylo vytvořeno dotazníkové šetření, které sloužilo jako podklad pro dosažení cílů a hypotéz. Dotazník byl určen obyvatelstvu mikroregionu, který se dotazoval na téma dopravní infrastruktury, dostupnosti služeb, nabídky pracovních míst a cestovního ruchu. Z výsledků dotazníku byla v poslední části metodiky sestavena SWOT analýza.

Z dotazníkového šetření bylo zjištěno, že nejvýznamnějším faktorem pro rozvoj mikroregionu je rozvoj dostupnosti služeb, čímž došlo k potvrzení první stanovené hypotézy. Po rozvoji služeb byl druhým nejdůležitějším aspektem rozvoje zlepšení nabídky pracovních míst v mikroregionu. Celková dostupnost služeb vyšla najevo jako průměrná. Podle respondentů jsou v mikroregionu nejvíce postrádané vzdělávací a zdravotnické služby a těmito výsledky došlo k potvrzení druhé hypotézy. Na druhou stranu se v téměř každé obci mikroregionu vyskytuje restaurace/hospoda, dětské hřiště a sportovní areál. Ve všech obcích je přítomna zastávka hromadné dopravy, ale při dotazování na spokojenost s těmito spoji byl zjištěn dopravní problém malého počtu spojů. Výzvou pro mikroregion je rozvoj venkovského cestovního ruchu, kdy nejvíce dostupnou formou venkovského cestovního ruchu jsou cyklostezky, ale obyvatelstvo by uvítalo jejich další rozšíření. Naopak nejméně dostupné jsou naučné stezky, které ale mají potenciál růstu, neboť o jejich dostupnost byl i mezi respondenty největší zájem.

Klíčová slova: mikroregion, obec, rozvoj venkova, sociální výzkum, venkov

Important factors for the development of the micro-region Loučná

Summary

This bachelor thesis dealt with important factors for the development of the micro-region Loučná. The literature recherche explained the basic concepts related to the issue of rural development. Subsequently, the rural development factors that currently influence the development of rural areas the most were described in terms of population structure, geographic location, availability of services, economic situation and labour market, transport infrastructure and tourism.

The aim of the bachelor thesis was to identify the most important factors for the development of the micro-region Loučná and to determine the availability of services and their importance for the development in the micro-region. To achieve these objectives, two hypotheses were set, the first of which was that the most important factor for the development of the micro-region is the development of services. The second hypothesis stated that there is a shortage of educational and health service provision in the micro-region.

The practical part of this thesis described the study area, which is the micro-region Loučná. This micro-region is located near the regional city of Pardubice. It was established in 1999 and currently occupies the territory of 13 municipalities. Its transport infrastructure, economic situation, availability of services and tourism in its territory were also characterised. Furthermore, a questionnaire survey was created, which served as a basis for achieving goals and hypotheses. The questionnaire was addressed to the population of the micro-region, which inquired about the topic of transport infrastructure, availability of services, job offers and tourism. From the results of the questionnaire, a SWOT analysis was compiled in the last part of the methodology.

From the questionnaire survey it was found that the most important factor for the development of the micro-region is the development of the availability of services, thereby confirming the first established hypothesis. After the development of services, the second most important aspect of development was to improve the supply of jobs in the micro-region. The overall availability of services was emerged as average. According to the respondents, educational and health services are the most lacking in the micro-region and these results led to the confirmation of the second hypothesis. On the other hand, almost every municipality in the micro-region has a restaurant/pub, playground and sports complex. There is a public transport stop available in all municipalities, but when we were asking about satisfaction with these services, the traffic problem was identified with a small number of connections. The challenge for the microregion is the development of rural tourism, where the most accessible form of rural tourism are cycle paths, but the population would welcome their further expansion. On the contrary, educational trails are the least accessible, but they have the potential for growth, as their availability was clearly the most interested among the respondents.

Keywords: micro-region, municipality, rural development, social research, rural

Obsah

1	Úvod.....	8
2	Cíl práce	9
3	Literární rešerše.....	10
3.1	Venkov.....	10
3.1.1	Historický vývoj venkova.....	10
3.1.2	Vymezení venkovských sídel a oblastí	11
3.1.3	Definice venkovské obce	14
3.2	Region a jeho členění	15
3.2.1	Regiony NUTS	15
3.2.2	Euroregion	15
3.2.3	Mikroregion	16
3.3	Rozvoj venkovského prostoru.....	16
3.3.1	Politika rozvoje venkova	17
3.3.2	LEADER a místní akční skupiny	18
3.3.3	Rozvojové faktory	19
3.3.3.1	Obyvatelstvo.....	19
3.3.3.2	Geografická poloha	20
3.3.3.3	Dopravní infrastruktura	20
3.3.3.4	Ekonomika a trh práce.....	21
3.3.3.5	Občanská vybavenost – dostupnost služeb	21
3.3.3.6	Venkovský cestovní ruch	22
4	Metodika	24
4.1	Charakteristika mikroregionu Loučná.....	24
4.1.1	Obyvatelstvo	25
4.1.2	Hospodářství	25
4.1.3	Dopravní infrastruktura	25
4.1.4	Občanská vybavenost a služby	25
4.1.5	Cestovní ruch	26
4.2	Metoda výzkumu.....	27
4.2.1	Dotazníkové šetření	27
4.2.2	Vzor dotazníkové šetření pro obyvatelstvo mikroregionu Loučná.....	27
4.2.3	SWOT analýza.....	31
5	Výsledky.....	32
5.1	Výsledky dotazníkového šetření	32
5.2	SWOT analýza.....	43

6	Diskuse	44
7	Závěr	47
8	Literatura.....	48
8.1	Literární zdroje	48
8.2	Internetové zdroje	56
9	Seznam použitých zkratk a symbolů	I
10	Seznam obrázků	II
11	Seznam tabulek	III

1 Úvod

Venkovské oblasti tvoří většinu území Evropské unie (Lucian 2018), a právě proto je rozvoj venkova téma, které si zasluhuje pozornost jak ve výzkumných programech, tak při tvorbě politik (Mantino 2021).

V důsledku industrializace došlo na venkově k vylidňování, kdy se venkovské obyvatelstvo začalo přemísťovat do městských center a začal tak probíhat proces urbanizace, který vedl k úpadku venkova. Tento proces vylidňování venkova je stále možné pozorovat v rozvojových zemích, nicméně ve vyspělých zemích došlo postupně k obratu tohoto procesu a lidé se částečně začali vracet na venkov (Svobodová et al. 2011). V současnosti se mnoho venkovských oblastí nevyznačuje společnými charakteristikami, což ztěžuje i definici pojmu venkov a venkovská obec. Díky této diferenciaci venkovského území již nespočívá rozvoj venkova jen v rozvoji zemědělství, ale závisí i na dalších sociálních a ekonomických aspektech, které ovlivňují rozvoj venkovského prostoru.

Rozvoj venkovských oblastí závisí na široké škále faktorů, které jsou vzájemně provázané a ovlivňují se. Venkov stále celkově zaostává v hospodářském růstu a slabší ekonomická výkonnost je převážně způsobena odlivem mladších lidí a nižší úrovní poskytování veřejných služeb (Ward & Brown 2009). Tato bakalářská práce se tedy zabývá faktory, které mají příznivý vliv na rozvoj venkova, kdy se v této práci jedná především o dostupnost veřejných služeb, které mohou přispět na atraktivitě venkovské oblasti a přilákat tak nové obyvatelstvo.

2 Cíl práce

Hlavním cílem bakalářské práce bylo zjištění nejvýznamnějších faktorů pro rozvoj venkovské oblasti mikroregionu Loučná. Dále zjištění dostupnosti služeb v dané oblasti a jejich význam pro rozvoj daného území.

Pro zjištění těchto cílů bylo sestaveno dotazníkové šetření pro obyvatelstvo mikroregionu Loučná, které se zabývalo faktory jako zaměstnanost, cestovní ruch, dostupnost služeb a dopravní obslužnost. V rámci zjištění cílů byly stanoveny následující hypotézy:

- nejvýznamnější faktor pro rozvoj mikroregionu je rozvoj služeb,
- v mikroregionu je nedostatek poskytovaných vzdělávacích a zdravotnických služeb.

3 Literární rešerše

3.1 Venkov

Venkov je zobrazován jako odlehlé zaostalé místo potřebné pro rozvoj a modernizaci. Zároveň nese řadu funkcí, kdy venkovské oblasti produkují většinu světových potravin, jsou pro nás místem rekreace a zájmem našeho cestování, vyznačují se svou malebnou krajinou a svým přírodním prostředím. Nelze také opomenout význam venkova jakožto symbolu národní identity, kde lze spatřit prvky tradičního způsobu života před rozvojem průmyslového sektoru (Woods 2011). Díky těmto funkcím venkov neztrácí na významu, přestože se většina světové populace soustřeďuje v městských oblastech a pouhá třetina se vyskytuje ve venkovských, přičemž se venkov často zobrazuje jako zcela odlišný prostor oproti městu, nebo jsou přinejmenším venkov a město zobrazovány jako dvě výrazně odlišné entity. V souladu s tím venkov po stránce ekonomiky, jeho prostoru a obyvatelstva je důležitý pro národní rozvoj a blahobyt (Shucksmith & Brown 2016). Světová čísla v přepočtu na procenta v zastoupení obyvatelstva na venkově a ve městě platí i pro Českou republiku. Venkovský prostor zabírá okolo 70-80 %, na straně druhé tam žije pouhých 24-34 % celkové populace (ČSÚ 2008). I přes nízké zastoupení populace ve venkovském prostoru je venkov specifickým prostředím a má velký význam, tím pádem ovlivňuje i charakter celé České republiky (Binek et al. 2007).

Úpadek venkova a jeho potřeba rozvoje bývají spojovány převážně s nedostatkem pracovních míst a nedostatkem poskytovaných služeb, což zapříčiňuje zmenšené příležitosti, tedy i zaostalý nerozvíjející se venkov. Na stranu druhou je venkov spojován s vysokou kvalitou života díky jeho přírodním podmínkám, tedy lepšímu životnímu prostředí a větším otevřeným prostorem (Johansen et al. 2022).

3.1.1 Historický vývoj venkova

Pro venkov bylo charakteristické ostré ohraničení od města, kdy symbolem oddělení byly hradby středověkého města. Uvnitř hradeb byl soustředěn obchod, specializovaná výroba a služby, rozhodovací i donucovací moc a typické pro obyvatelstvo žijící mimo městské hradby byla práce v zemědělství (Binek et al. 2007). Odlišným znakem byly i určité stavební prvky, kdy příkladem může být dlažba ulic a náměstí. Jasně dané hranice mezi městem a venkovem byly postupně vlivem vývoje stírány a v současnosti dochází k jejich překrývání (Maříková 2007). Významné dřívější rozdíly mezi městem a venkovem umožňovaly jejich jasné vymezení po většinu jejich historického vývoje a podíly mezi městským a venkovským obyvatelstvem nevykazovaly výrazné výkyvy. K těm nastalo kvůli změně z agrární společnosti na industriální a tím se zvyšoval přírůstek městského obyvatelstva (Svobodová et al. 2011). Tento proces se v sedmdesátých letech minulého století obrátil v mnoha vyspělých ekonomikách a bylo zaznamenáno opětovné zalidňování venkova, jedná se o proces běžně označovaný jako kontraurbanizace, nebo renesance venkova. Venkovské oblasti tak získávaly obyvatelstvo rychleji, než ty městské (Li et al. 2019). V České republice k tomuto procesu došlo po roce 1989 a lidé se začali vracet z měst do přílehlého i exponovanějšího venkova. Dřívější venkov vykazoval známky relativně homogenního typu území s nízkou hustotou zalidnění a vysokým podílem pracujících v zemědělství, ale v současnosti tento jednoznačný obraz venkova neplatí

(Svobodová et al. 2011). Stále méně plní svou tradiční roli zemědělské produkce a postupně se mění v předmět zájmu rekreace, cestovního ruchu a dalších zážitkových aktivit. Nynější mnohotvárnost venkova znemožňuje zobecnit jeho charakteristiky, kdy tato rozmanitost zhoršuje rozlišování mezi idylickým nebo upadajícím venkovem (Pělucha & Kasabov 2020).

3.1.2 Vymezení venkovských sídel a oblastí

Jandourek (2007) v sociologickém slovníku definuje venkov jako „prostor mimo městské osídlení, vyznačující se nižší hustotou obyvatel žijících především ve vesnicích, převážně zemědělskou produkcí spojenou se zvýšenou závislostí na přírodě, tradičnějším životním stylem, vyšší sociální kontrolou, menší sociální heterogenitou, sníženou profesní nabídkou.“

Venkov je pojem široký a lze do něho zahrnout sídla i krajinu a pro vymezení jeho prostoru lze použít pozitivní a negativní přístup. Z pozitivního pohledu se jedná o území s venkovským charakterem. Podle negativního přístupu je venkovem vše, co není městem (Pělucha et al. 2012). Velmi obecně definuje venkov Moseley (2003) jako oblast s nízkou hustotou osídlení s rozptýlenými obydlími. Podle Wiggins a Proctor (2001) jsou venkovské oblasti jasně rozpoznatelné, i když je venkov pojmem nejednoznačným. Lidské osídlení a infrastruktura v těchto oblastech zabírají malé části krajiny, v kterých naopak převládají pole, pastviny, louky, lesy a hory. Pro venkovskou oblast je kromě základních rysů souvisejících s hustotou osídlení a přírodními zdroji výrazné i prvky jako relativní dostatek půdy a její dostupná cena, vysoké náklady spojené s velkou vzdáleností mezi venkovem a městem a špatnou infrastrukturou. K tomu Ashley a Maxwell (2001) přidávají, že bývá typické pro převážnou část obyvatelstva na venkově trávit většinu svého pracovního času na farmách a v zemědělství a spojují venkov s přechodností, odlehlostí a převládajícím přírodním a zemědělským prostředím.

K přesnému vymezení venkova může docházet několika způsoby za použití různých charakteristik, které mezi sebou lze různě kombinovat, kdy mezi nejčastěji používané charakteristiky pro vymezení jsou například hustota zalidnění či počet obyvatel. Množstvím těchto charakteristik a jejich kombinací dochází k nejednoznačnému vymezení venkovské oblasti, kdy se v literatuře objevuje množství různých definic s rozlišnými administrativními, sociálními, geografickými a ekonomickými charakteristikami (Nunvářová & Petr 2015).

OECD považuje oblast za venkovskou, pokud je hustota nižší než 150 obyvatel na 1 km² a vymezuje tři základní kategorie:

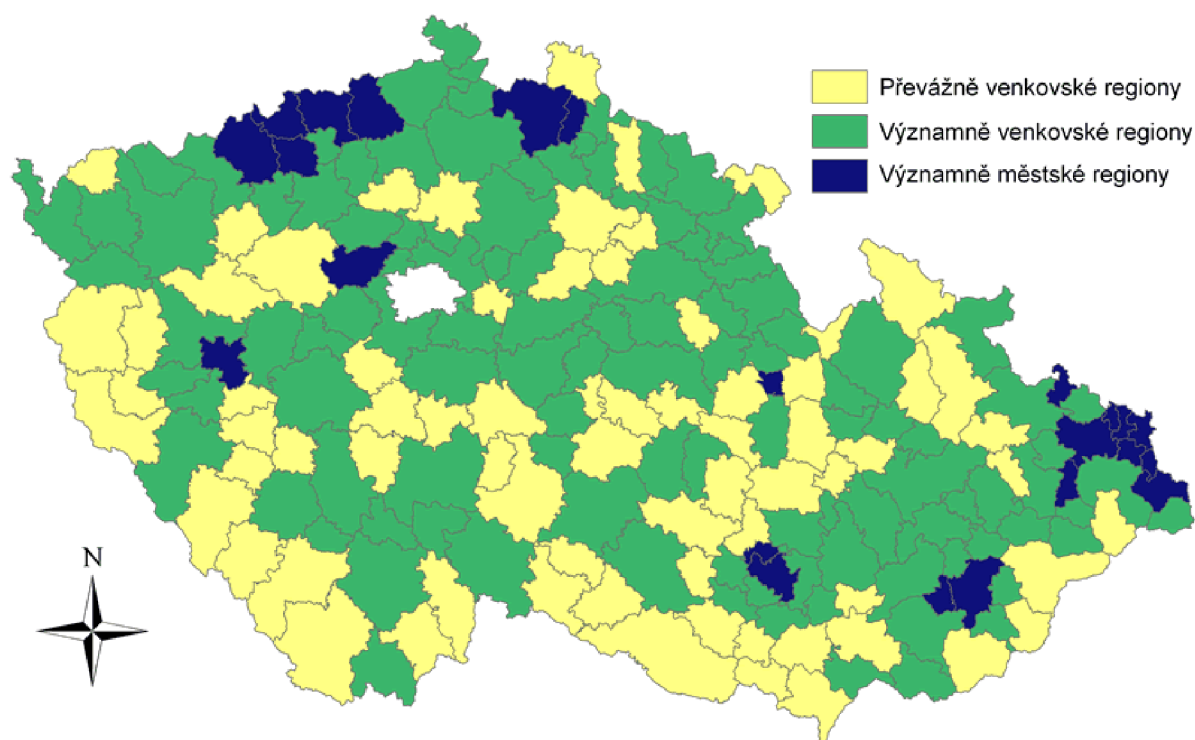
- převážně venkovské regiony – jedná se o takový region, kde žije více než 50 % obyvatel ve venkovských obcích,
- významně venkovské regiony – 15-50 % obyvatelstva v těchto regionech žije ve venkovských obcích,
- převážně městské regiony – jedná se o méně než 15 % obyvatelstva žijících ve venkovských obcích (Perlín 2009).

Maříková (2007) shledává toto vymezení za výhodné díky jeho stručnosti a jasně definovaným kritériím, ale jeho nevýhodou je vysoká míra zjednodušení kvůli aplikaci kritérií na celé území Evropy. Pokud se kritéria aplikují na územní jednotky NUTS 3 (kraje), tak se

neodráží jedinečnost regionů a jejich specifické rozdíly mezi nimi nejsou viditelné. Celé území České republiky by se tak stalo venkovem až na území Prahy.

Proto Perlín (2009) tyto kritéria aplikuje na menší územní jednotky správních obvodů úřadů obcí s rozšířenou působností (viz obrázek č. 1). Tato metodika již umožňuje diferenciaci území České republiky výrazně více oproti aplikaci na jednotky NUTS 3. Městským regionem už není jenom Praha, ale také další regionální centra i s jejich zázemím jako Brno – Kuřim, oblast Ostrava – Karviná – Bohumín, Havířov nebo i prostor Zlín – Otrokovice.

Brezzi et al. (2011) dodává, že takto klasifikovaný region nedokáže zohlednit přítomnost městských center, kde může být přístup ke službám, lepší pracovní nabídce a možnosti vzdělání.



Obrázek 1: Venkovské regiony podle hustoty zalidnění dle obcí s rozšířenou působností s limitem 150 obyv./km²

zdroj: Perlín 2009

Podle Perlína a Hupkové (2010) je také nutné od sebe rozlišovat pojmy venkov a venkovská sídla. Venkovské sídlo je užší pojem, neboť se jedná o nespojitě jednotky, kdežto venkov jako širší pojem zahrnuje jak jednotlivá sídla, tak i krajinu mezi nimi. Při vymezení malého souboru sídel lze využít kritérií subjektivní povahy uvedených v tabulce níže (viz tabulka č. 1). Pokud se hodnotí sídla většího souboru ideálním ukazatelem je počet obyvatel, kdy hranicí tohoto kritéria činí 2 000 obyvatel, ale v současnosti nalézá větší uplatnění hranice 3 000 obyvatel. Jestliže se uplatní ukazatel počtu obyvatel na území České republiky, tak 80 % rozlohy zabírají venkovské obce, v kterých žije pouhých 30 % obyvatel Česka.

Tabulka 1: Kritéria vymezení venkovských sídel

urbanistická struktura	rozvolněné zástavby, nízký podíl zastavěných ploch, rozsáhlé veřejné prostory, zemědělský statek
architektonické znaky	nízkopodlažní zástavby, integrace obytné a dalších funkcí, absence nájemního bydlení, individuální výstavba
sociální znaky	konservatismus, tradicionalismus, sousedství, participace, kooperativnost, sdílení společné historie
ekonomické znaky	vyjíždka do zaměstnání, zaměstnanost v zemědělství, vyšší podíl samozásobitelství, kutilství
veřejná správa	označení obce, postavení obce ve struktuře veřejné správy
velikostní znaky	počet obyvatel, hustota zalidnění, rozloha, podíl zastavěné plochy

zdroj: Perlín a Hupková 2010

Přes určitou podobnost těchto dvou pojmů označujících mimoměstskou oblast je venkov sociologický termín, kdežto u venkovského sídla se jedná o politicko-geografický termín (Pělucha & Kasabov 2020).

Vymezení venkovského sídla by tedy mělo především vycházet ze sociálně geografických charakteristik. Oproti nejvíce používaným charakteristikám a jejich kombinacím má velký význam v rozvojových možnostech venkovského sídla kritérium zohledňující jeho polohu vůči městským střediskům. Použití tohoto kritéria je nejvýznamnější pro sídla v městském zázemí tvořící v současnosti nejrychleji populačně rostoucí skupinu sídel. Jelikož procházejí od druhé poloviny 90. let jinou populační změnou než ostatní malé venkovské obce a tím je jejich rozvojová situace zcela jiná než pro sídla odlehlejší od městských středisek (Bernard et al. 2011). Odlehlejší venkovská sídla vykazují výraznější pokles obyvatelstva a rychlejší proces stárnutí než sídla v blízkosti města. Tato vzdálenost od městských středisek je významným faktorem, který hraje roli v odlivu obyvatelstva v produktivním věku, což má za příčinu nižší míru zaměstnanosti a menší ekonomický výkon. Došlo tedy k rozšíření typologie OECD o kritérium založené na době jízdy potřebné pro 50 % regionu k dosažení městského centra. Tím jsou zohledněny regionální rozdíly způsobeny vzdáleností od městských center a vzniklo tak pět typů regionů:

- převážně městské regiony,
- přechodné regiony v blízkosti města
- přechodné regiony odlehlé
- převážně venkovské v blízkosti města,
- převážně venkovské regiony vzdálené od města (Brezzi et al. 2011).

Čmejrek et al. (2009) dodávají, že při vymezování není žádoucí vyčleňovat menší města z venkovského prostoru a tím se držet výrazného protikladu mezi městem a venkovem, kdy právě obce s městským statutem nesou kulturu a politiku daného prostoru. Dále též používané charakteristiky jako počet obyvatel, hustota osídlení a mnoho dalších nalézají využití v sociologických výzkumech, při vytváření rozvojových programů a při rozhodování orgánů zajišťujících regionální rozvoj.

Klufová (2015) zmiňuje odlišnosti ve vnímání venkovského prostoru v závislosti na vyspělosti státu. V rozvojových zemích tak lze sledovat úplně jiné přístupy a problematiku venkovského prostoru oproti vyspělým zemím. Například proces urbanizace se stále považuje za jev mnohem pokročilejší ve vyspělých zemích, zatímco v rozvojových zemích venkovské obyvatelstvo stále roste (OECD 2016). Venkovská místa tak nečelí stejným nevýhodám po celém světě i přes existenci některých společných rysů venkovskosti (Hanlon & Kearns 2016). V reakci na tyto odlišné nevýhody vznikají vlastní definice států pro venkov v kontextu politickém, správním a v některých případech jako výstup národní klasifikace dalších faktorů (Mantino 2021).

3.1.3 Definice venkovské obce

Před definováním venkovské obce je zapotřebí si vymezit samostatně pojem obec. Maříková et al. (1996) ve Velkém sociologickém slovníku uvádějí, že „ve správním významu je obec nejnižší územní a správní jednotka, která má charakter venkovského nebo městského sídla, resp. města nebo vesnice.“ To navazuje na pojem vesnice, který je definován jako „základní sídlištní jednotka ve venkovském prostoru, která jako správní celek je nazývána venkovskou obcí a vymezena max. počtem obyvatel.“

Čmejrek (2008) zmiňuje ve své publikaci zákon č. 128/2000 Sb., který definuje „obec jako základní územní samosprávné společenství občanů a jako veřejnoprávní korporaci.“ Dále uvádí, že „obec má vlastní majetek, v právních vztazích vystupuje svým jménem a nese odpovědnost, jež vyplývá z těchto vztahů.“ Obec tedy disponuje hranicemi, které vymezují její územní celek a stará se o rozvoj svého území. I když se obec pokládá za jakékoliv sídlo s vlastní samosprávou, kam lze zařadit i město, tak se prakticky pokládá za synonymum k vesnici, a tedy opakem města. V souhrnu lze říct, že charakteristické znaky obce jsou vlastní území, právní subjektivita, vlastní majetek a ekonomické aktivity dle vlastního rozpočtu (Koudelka 2001).

Po definování pojmu obec se dostáváme k definici venkovské obce, kdy tento pojem podobně jako venkov nemá jasně vymezenou definici, na které by se autoři v odborné literatuře shodli. Dalším problémem pro definování venkovské obce je neukotvení tohoto pojmu v legislativě České republiky. Důsledkem je výskyt odlišujících se definic venkovských obcí (Maříková 2009).

Například Chromý et al. (2011) definují venkovskou obec jako jednotku veřejné správy bez statusu města, která může být omezena hodnotou populační velikosti nejčastěji 2 000 či 3 000 obyvatel. Venkovskou obec lze zjednodušeně vnímat jako sídelní jednotku ve venkovském prostoru (Pělucha et al. 2012). Bernard et al. (2011) za venkovskou obec považují takovou obec, která má maximálně 2 000 obyvatel a zároveň pro ni neplatí, že by 50 % či více ekonomicky aktivních obyvatel denně vyjíždělo za prací do jednoho velkého městského centra.

Podle Wokouna et al. (2007) se venkovská obec vyznačuje nižším podílem obyvatelstva v produktivním věku na trvale bydlícím obyvatelstvu.

Pělucha a Kasabov (2020) definují venkov jako sídlo, které nesplňuje kritéria městských oblastí, která jsou následující:

- prahové hodnoty počtu obyvatel- tj. městské oblasti s více než 50 000 obyvateli nebo městské klastry s nejméně 2 500 obyvateli,

- hustota osídlení – nejméně 1 000 obyvatel na čtvereční míli (ppsm), jsou ale také běžné regiony s 500 ppsm, s kombinací obytného a neobytného využití půdy (parky, školy, komerční, maloobchodní nebo průmyslové využití),
- využití půdy – např. pokrytí půdy a nepropustné povrchy nebo letiště, které musí mít minimálně 2 500 cestujících ročně,
- vzdálenost – lze zahrnout vhodné oblasti až do vzdálenosti 0,5 – 2,5 míle od městských center.

3.2 Region a jeho členění

Stejně jako pojem venkov je region pojmem složitým a nejednoznačným. Slovo region pochází z latinského slova *regio*, který se užíval jako označení spravovaného kraje, ale také hranice nebo světové strany (Čmejrek 2008). Definice regionu je do určité míry závislá na kontextu každé země, přičemž existuje mnoho způsobů, jak region v rámci země identifikovat (OECD 2022). V obecném pojetí je region chápán jako oblast, která je vymezená přírodními, demografickými, sociálními a ekonomickými podmínkami a zároveň má vztah k územně-správnímu centru (Homolka 2002). Pojem region je používán v různých pracích z různých hledisek, kdy se může jednat například o geografické a funkční hledisko, nebo se může dělit podle ekonomické výkonnosti na růstové regiony, stagnující regiony a na problémové regiony (Jáč et al. 2010).

3.2.1 Regiony NUTS

Regiony se podle Evropské unie člení do několika úrovní v rámci tzv. Nomenklatury územních statistických jednotek NUTS (Tomšík 2009). Regiony NUTS byly zavedeny Statistickým úřadem Evropské unie (Eurostatem) pro potřebu statistického sledování a pro zařazení regionů pod jednotlivé cíle strukturální politiky Evropské unie (Jáč et al. 2010).

Klasifikace NUTS dělí území Evropské unie do tří hlavních jednotek:

- NUTS 1 (území státu, celá ČR),
- NUTS 2 (větší územní celky, tzv. regiony soudržnosti – v ČR 7 + Praha)
- NUTS 3 (kraje, v ČR 14) (Tomšík 2009; Jáč et al. 2010).

3.2.2 Euroregion

Tyto regiony představují formu přeshraniční spolupráce místních či regionálních samospráv, které jsou utvářeny členskými i nečlenskými zeměmi Evropské unie (Jáč et al. 2010), a začaly vznikat po otevření hranic západních republik (Homolka 2002).

Přihraniční regiony se potýkají s většími nevýhodami například v méně rozvinuté infrastruktuře a vyšší nezaměstnanosti oproti těm centrálním. Pro řešení těchto problémů je pak žádoucí navázat spolupráci mezi aktéry na obou stranách společných hranic. Na rozdíl od jiných kontinentů má Evropa velký počet zemí a hranic v poměru k celkové rozloze, kdy po staletí nebyl využíván potenciál příhraničních regionů a až v 90. letech 20. století došlo k jejich největšímu rozvoji (Abrhám 2017).

Euroregiony mají za cíl hospodářsky spolupracovat a sbližovat evropské země ve společenském a kulturním životě. Také se zaměřují na problémy životního prostředí, územního plánování a rozvoje cestovního ruchu s dopravní infrastrukturou (Jáč et al. 2010).

3.2.3 Mikroregion

Česká republika se vyznačuje vysokou sídelní rozdrobeností s velkým počtem administrativních jednotek (obcí), přičemž většina těchto obcí má méně než 1000 obyvatel. Právě takto malé obce se mohou potýkat s potížemi zajistit základní služby pro obyvatelstvo, což zapříčiňuje klesající kvalitu života v daných obcích. Tento problém je značnou motivací pro spolupráci nebo slučování obcí. Slučování obcí však není natolik vítané a časté oproti spolupráci obcí, kdy hlavním důvodem je ochrana identity a autonomie obce (Škrabal et al. 2006). Nejvíce typickou spoluprací obcí jsou dobrovolné svazky obcí, které jsou označovány jako mikroregiony. Tyto svazky obvykle vznikají pro územně ucelenou oblast, která je vymezena přírodními, historickými a technickými hranicemi (Svobodová et al. 2011).

Mikroregion je vhodným prostředkem pro dosažení žádoucích změn ve venkovských obcích a pro prosazování společných zájmů. Obcím pomáhá získat finanční prostředky, které by jinak samostatně nebyly schopné získat (Labounková 2008).

Tato vzájemná spolupráce mimo jiné vytváří nové sociální vazby, nové příležitosti pro region i pro jednotlivé obce a nové možnosti pro vypořádání se s případnými problémy či bariérami rozvoje. Mikroregion je svým způsobem lokální aktér, který se podílí na transformaci venkova. Obce mají určité společné cíle, kdy se nejčastěji jedná o celkový koordinovaný rozvoj (Kubátová 2016).

Mikroregiony zpracovávají rozvojové strategie z důvodu identifikace svých potřeb, určení směrů rozvoje a rozvojových aktivit. Jedná se o tzv. strategický rozvojový dokument mikroregionu, který napomáhá řídit a organizovat změny v území. Tento dokument vychází ze znalosti daného území a charakterizuje tak jeho silné a slabé stránky. Dále vymezuje základní cíle rozvoje a opatření, která vedou k jejich naplnění (Labounková et al. 2009).

3.3 Rozvoj venkovského prostoru

Rozvoj venkova vychází z přesvědčení, že budoucnost venkova je zájmem všech lidí, a to i těch, kteří žijí ve městě. Důvodem je, že venkov je jedinečným prostorem se zvláštní sociální, kulturní, ekonomickou a environmentální strukturou (Lošťák & Hudečková 2008). Vzhledem k množství rozdílných cílů rozvoje a jejich rozmanitostí se stává pojem rozvoj složitým (Bartkowiak-Bakun 2017). Standar a Kozera (2019) uvádějí, že „rozvoj znamená pozitivní kvantitativní a kvalitativní změny, které spočívají ve využití dostupných regionálních zdrojů ke zlepšení blahobytu regionu a podpoře cílů rovnosti.“ Moseley (2003) charakterizuje rozvoj venkova jako udržitelný a trvalý proces za cílem zvýšit dlouhodobý blahobyt společnosti. Dle Monda et al. (2023) je rozvoj venkova proces za účelem zlepšení ekonomických, sociálních a environmentálních podmínek ve venkovských oblastech. Jedná se o dlouhodobý proces transformací, včetně zemědělství, za účelem zvýšit produkci, zaměstnanost a úroveň kvality života na venkově (Sobolewska-Mikulska et al. 2023). Rozvoj venkova vyžaduje spolupráci mezi vládními a místními orgány, kdy klíčem k dosažení požadovaných cílů jsou integrované přístupy zohledňující jedinečné charakteristiky a potřeby

každé venkovské oblasti (Monda et al. 2023). V Evropě je rozvoj venkova dlouhodobým tématem a je podporován politikami Evropské unie (Bock 2016).

3.3.1 Politika rozvoje venkova

Lucian (2018) uvádí, že politika rozvoje venkova je prioritou Evropské unie z důvodu vysokého zastoupení obyvatelstva žijícího ve venkovských oblastech, které zaujímají 91 % evropského území. Rozvoj venkova je tedy jedním z hlavních cílů rozvojové politiky Evropské unie. Problémem je nejednotný přístup k jeho definování a měření, protože s rozvojem venkova souvisí dalších mnoho pojmů jako například venkov nebo region, což ztěžuje jeho definici (Straka & Tuzová 2016). Politika rozvoje venkova je druhým pilířem Společné zemědělské politiky (SZP) od roku 2000 v rámci zavedení reformy Agendy 2000 (Castaño et al. 2019). Dokument Agenda 2000 byl významným mezníkem pro politiku rozvoje venkova a došlo k vytvoření samostatné a jednotně financované politiky. Finanční podpora je rozdělována prostřednictvím Evropských strukturálních a investičních fondů (ESIF):

- Evropský fond pro regionální rozvoj (EFRR)
- Evropský sociální fond (ESF)
- Fond soudržnosti (kohezní fond) (FS)
- Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova (EAFRD)
- Evropský námořní a rybářský fond (EMFF) (Tomšík 2009).

Cílem politiky rozvoje venkova je zlepšit životní prostředí, zlepšit konkurenceschopnost zemědělství a lesnictví a zlepšit podmínky pro vytváření atraktivních venkovských oblastí (Andersson et al. 2017). Tato politika definovaná na národní nebo regionální úrovni členskými státy pokrývá sedmiletá programovací období (Castaño et al. 2019). Prostřednictvím této politiky evropské země vyčleňují veřejné prostředky na podporu rozvoje venkova, kdy jedním z hlavních důvodů je skutečnost, že domácnosti na venkově čelí určitým znevýhodněním oproti domácnostem v městských zázemích (Meloni et al. 2024). Bernard et al. (2018) vymezují následující ukazatele znevýhodnění, kterým mohou čelit venkovské a periferní oblasti:

- aspekt populačního vývoje,
- pracovního trhu a sociálních problémů s uplatněním na trhu práce,
- vzdělávání a kariéry,
- dostupnosti služeb.

Až do počátku dvacátého století bylo hlavním prostředkem k rozvoji venkova zemědělství (Abreu et al. 2019), protože venkovský prostor byl vnímán jako základna zemědělského sektoru s vysokou mírou zaměstnanosti venkovského obyvatelstva v zemědělství, tudíž byla politika rozvoje venkova s důrazem na zemědělství považována za dostatečnou (Pělucha et al. 2012). Zaměstnanost se ale na venkově v primárním sektoru zemědělství snížila a ekonomika venkovských oblastí je tak závislá na širší škále faktorů. Tato transformace venkova znamená, že politiky zaměřující se na podporu zemědělství jsou při stimulaci rozvoje venkova stále mnohem méně účinné (Ward & Brown 2009). To však neznamená, že by zemědělství pro venkov nebylo důležité. Místo významného zdroje pracovních příležitostí a příjmů je zemědělství důležité jako krajinnotvorný činitel (Pělucha et al. 2012). Současná politika se tak soustředí na diferenciaci hospodářských funkcí, zejména pro

podporu nezemědělské zaměstnanosti a podporu poskytování služeb (Heffner & Twardzik 2022).

3.3.2 LEADER a místní akční skupiny

Tomšík (2009) uvádí, že pro úspěšnost rozvoje venkova je důležité, aby aktéry pokroku byli obyvatelé daných oblastí, kdy v tomto směru hraje důležitou roli evropský program LEADER. Tento program se zrodil z uvědomění si, že by se měla více respektovat rozmanitost evropského venkova a svěřit tak lokálním aktérům větší odpovědnost (Moseley 2003), a program LEADER je tak začleněn do politiky rozvoje venkova od roku 1991 (Košťálová & Vávra 2021). Jedna z hlavních charakteristik programu LEADER je využívaný přístup zdola nahoru pro lepší identifikaci místní potřeby (Rodriguez et al. 2019). Základní myšlenkou tohoto přístupu je, že místní obyvatelé znají lépe potřeby a problémy daného území (Košťálová & Vávra 2021). Veškeré náměty a projekty by tedy neměly být řízeny krajskou, státní nebo evropskou politikou pomocí shora, ale z podnětů místních venkovských subjektů a občanů (NS MAS ČR 2024). S tímto místním účelem lze LEADER využít v jakékoli venkovské oblasti a odvětví, takže tento program nemá selektivní charakter a nedefinuje žádné prioritní venkovské oblasti. Metoda LEADER přináší venkovským oblastem následující pozitivní efekty:

- integrovaný rozvoj venkova, překonání izolovanosti a zlepšení spolupráce aktivních subjektů v obcích,
- posílení místní demokracie,
- větší zapojení soukromého kapitálu do rozvoje obcí,
- decentralizaci ve využití finančních prostředků,
- lepší využití konkrétních specifik venkovských regionů a oslabení centralizovaného, administrativního a paušálního přístupu k regionu (Škrabal et al. 2006).

Hlavními aktéry místního rozvoje programu LEADER jsou místní akční skupiny (Lošťák & Hudečková 2008). Tyto místní akční skupiny jsou sdružením skládajících se ze zástupců místní správy, veřejných orgánů, soukromých podnikatelů a neziskových organizací (Košťálová & Vávra 2021), kteří navrhují strategii místního rozvoje a vybírají projekty k realizaci, které jsou se strategií v souladu (Aubert et al. 2022). Plány rozvoje musí definovat a provádět na základě své konkrétní situace a svých silných a slabých stránek (Rodriguez et al. 2019). Územní působnost místních akčních skupin činí 10 000 až 100 000 obyvatel, u měst 25 000 obyvatel, kdy jedna obec smí být v územní působnosti jen jedné místní akční skupiny (NS MAS ČR 2024).

Cílem místních akčních skupin je zlepšit kvalitu všech oblastí života a životního prostředí ve venkovských oblastech, posílit pocit sounáležitosti s komunitou a pomoci k dlouhodobě udržitelnému rozvoji (Košťálová & Vávra 2021). Dlouhá et al. (2021) uvádějí, že místní akční skupiny jsou významný aspekt, který ovlivňuje udržitelný rozvoj ve venkovském prostoru. Místní akční skupiny jsou v České republice funkční od roku 2004, tedy od vstupu do Evropské unie. V současnosti působí místní akční skupiny prakticky na celém území českého venkova.

3.3.3 Rozvojové faktory

Rozvojové faktory jsou velmi komplexním pojmem, který zahrnuje nejrůznější aspekty situace v lokalitách týkající se ekonomické situace, demografické struktury a vybavenosti daného území infrastrukturou či službami (Bernard & Kostelecký 2010).

Kvůli dřívějšímu pohledu na venkov jako na zásadně zemědělské prostředí docházelo k přehlížení sociálních otázek rozvoje venkova. Při přechodu samozásobitelské zemědělské ekonomiky k ekonomice služeb ubylo zemědělské pracovní síly, která se stěhovala do měst za výnosnější práci, a právě tyto migrační procesy vedly k vyliďňování venkovských oblastí a ke stárnutí venkovské populace (Abreu et al. 2019). Venkovské oblasti v porovnání s městy mají nepříznivé podmínky každodenního života kvůli omezené ekonomické produktivitě a špatným pracovním vyhlídkám se zhoršující se dopravní infrastrukturou a nízkou vybaveností v oblasti služeb (O'Shaughnessy et al. 2023).

Venkovské oblasti tak zažívají sestupnou spirálu odlivu obyvatelstva a stárnutí populace, úzký trh práce a relativně špatnou dostupnost široké škály služeb, včetně zdravotní péče, vzdělávacích služeb a dopravní obslužnosti (Olmedo et al. 2024). Hilmawan et al. (2023) považují dopravní infrastrukturu a veřejné služby za dva zásadní aspekty rozvoje venkovských oblastí. Van Assche a Hornidge (2015) uvádějí, že dostupnost veškerých služeb je výrazně závislá na dobré dopravní infrastruktuře. Pokud není zajištěna dostupnost k veřejným službám, tak dochází k negativním dopadům jako odliv obyvatelstva z venkova, čímž se snižuje daňová základna pro udržení infrastruktury a služeb.

Musinguzi et al. (2023) poukazují na faktor geografické polohy, kvůli kterému venkovské oblasti oproti městům trpí nedostatkem nabídky služeb. Li et al. (2022) zmiňují, že znevýhodnění způsobené přírodním prostředím nelze ovlivnit, ale investicí do dopravní infrastruktury a veřejných služeb je možné zlepšit proces rozvoje a transformace venkova.

Životaschopnost venkovských obcí je tedy výsledkem mnoha faktorů, mezi které patří věková struktura obyvatelstva, dostupnost zdravotnických a vzdělávacích služeb, zaměstnanost a možnost výdělků a vhodná lokalita s kvalitní dopravní infrastrukturou, kdy téměř všechny tyto faktory souvisejí s ostatními (Majerová 2007).

3.3.3.1 Obyvatelstvo

Jednou ze základních a stěžejních podmínek pro úspěšný rozvoj venkova jsou jeho obyvatelé. Bez lidí a jejich aktivit by byla téměř nemožná realizace rozvojových záměrů. Při jejich zájmu a ochotě participovat se na rozvoji své obce se mohou stát klíčovými realizátory rozvoje (Svobodová et al. 2011). Lidská přirozená touha mít se lépe je totiž právě příčinou a hybatelem pro rozvoj území (Matěja 2017). Obyvatelstvo je tak základním lokalizačním faktorem, který ovlivňuje rozvoj. Obyvatelstvo je vyvíjející se systém vyznačující se změnami z hlediska dynamiky a velikosti, struktury, uspořádání v prostoru a dalšími znaky. Tyto změny způsobují diferenciaci území, která vede k populačnímu růstu u atraktivních území, a naopak k poklesu počtu obyvatel v méně atraktivních oblastech (Slach & Ženka et al. 2021). Následné změny ve velikosti a složení populace ovlivňují místní společnost a ekonomiku (Brown & Argent 2016).

Zásadní vliv na vývoj věkové struktury v Česku má od 90. let 20. století proces snižování úrovně porodnosti a zvyšování naděje na dožití. Současný venkov tak mimo

dlouhodobý odliv obyvatelstva formuje i fenomén stárnutí obyvatelstva. Tento problém se však netýká jen venkovských oblastí v Česku, ale i rozvinutých zemích světa. Zvyšování počtu osob starších 65 let se stává významným problémem české ekonomiky. Při nárůstu počtu osob v důchodovém věku dochází k vytváření většího tlaku na sociální systém a služby i na státní rozpočet (Slach & Ženka et al. 2021). Rostoucí počet starších osob v důchodovém věku tak vystavuje ekonomiku ekonomickému stresu, kdežto rostoucí podíl dospělých lidí v produktivním věku by naopak produktivní kapacitu zvyšovalo (Amcoff & Westholm 2007). Mladí lidé jsou hybnou silou moderního rozvoje venkova a hrají klíčovou roli ve společenském rozvoji (Mujčinović et al. 2021). Je tedy nutné udržet zejména mladší lidi na venkově (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR 2019).

3.3.3.2 Geografická poloha

Mezi další významné faktory ovlivňující rozvoj venkova patří geografická poloha (Svobodová et al. 2011). Venkovské oblasti, které jsou geograficky blíže městům nebo dopravním trasám, mají snazší přístup k městským službám a dalším zdrojům, což je staví do výhodnější pozice oproti venkovským oblastem vzdálených od městských center. Výhodnější jsou i rovinaté terény, které bývají častěji hustě osídlené a ekonomicky bohatší než horské oblasti, které jsou právě kvůli své poloze více zaostalé (Li et al. 2022).

Obyvatelstvo ve venkovské oblasti, které je v zázemí větších měst, má lepší možnosti dojížděky do práce a za službami. V odlehlejších oblastech je obyvatelstvo v tomto ohledu více limitováno (Svobodová et al. 2011). Města jako centra růstu tedy ovlivňují svoje zázemí a okolí a poskytují práci nejen přímo svým obyvatelům, ale i lidem žijícím v jejich spádové oblasti. Pro tento blízký vztah město-venkov platí, že pokud ekonomika města roste a rozvíjí se, tak prosperuje i jeho venkovské zázemí, a naopak – město v krizi je málokdy obklopeno dobře fungujícím venkovem. Venkovské a městské oblasti jsou tedy velmi provázané a vzájemně propojené prostřednictvím dopravy, bydlení, zaměstnanosti, cestovního ruchu a dalším využíváním zdrojů (Kouřilová et al. 2012).

3.3.3.3 Dopravní infrastruktura

Doprava je jedním z podmiňujících faktorů rozvoje venkova, kdy prohlubující se územní diferenciaci vyvolávají zvýšené nároky na její kvalitu (Pělucha et al. 2012). Venkovské oblasti disponují omezenou dostupností veřejné dopravy (Gössling et al. 2023). Se zvyšující se odlehlostí venkovského místa od center se zvyšuje i nízká dostupnost dopravní obslužnosti a frekvence dopravních spojů (Freshwater 2016). Přitom právě veřejná doprava v odlehlejších venkovských oblastech je nezbytná pro zajištění základních služeb a zaměstnání. Například kvalita autobusové zastávky je převážně závislá na pravidelnosti spojů a pravidelný provoz ovlivňují faktory jako délka trasy a četnost provozu. Omezená veřejná doprava pak způsobuje delší cestu obyvatelstva do zaměstnání a za službami (Al-Suleiman et al. 2023). Důležitým aspektem u autobusové zastávky je také její vzdálenost od bydliště obyvatelstva. Pokud je trasa příliš dlouhá nebo nevyhovující a špatně udržovaná, tak je pro obyvatelstvo těžko dostupná, a tedy i špatně využitelná (Berg & Ihlström 2019).

Kvalitní dopravní infrastruktura může vytvářet lepší příležitosti venkovským oblastem pro hospodářský růst. Zvýšení hustoty a kvality silnic přispívá k vyšší poptávce po práci a ke

vzdělávání (Khandker et al. 2009), a zároveň komunikace vyššího řádu přispívají k lepší časové dostupnosti městských středisek (Pělucha et al. 2012). Česká republika disponuje jednou z největších dopravních železničních a silničních sítí v Evropě. I když je z hlediska hustoty dopravní infrastruktura České republiky srovnatelná se státy Evropské unie, tak v kvalitativních parametrech za nimi naopak zaostává (Wokoun et al. 2007).

3.3.3.4 Ekonomika a trh práce

Jedním z dalších z klíčových přístupů k rozvoji venkova je podnikání a zaměstnanost na venkově. Podpora podnikání a vytváření nových pracovních příležitostí je nezbytná pro udržitelný rozvoj venkovských oblastí. Jedná se zejména o podporu malých a středních podniků a podporu místního průmyslu (Monda et al. 2023). Zakládání nových podniků je významné z důvodu vytvoření nových pracovních míst a dochází tak k podpoře místního rozvoje, zlepšuje se regionální konkurenceschopnost a snižuje se chudoba (del Olmo-García et al. 2023). Hamplová a Kovárník (2017) zmiňují, že malé a střední podniky zabírají podstatnou část podnikatelského sektoru a jsou tak velmi důležitou součástí hospodářského vývoje. Podnikání je spojeno s růstem pracovních míst a tento vztah se postupně s časem zintenzivňuje. Venkovský trh práce úzce souvisí s problematikou dojíždění za zaměstnáním. Podíl dojíždějících tvoří téměř dvě třetiny venkovského obyvatelstva. Toto dojíždění má značné důsledky pro společenský život na venkově, protože lidé tráví méně času ve své obci a tato absence obyvatelstva oslabuje komunitní místní vazby (Pospěch et al. 2009).

Abrahám et al. (2015) uvádějí, že základním znakem venkovského podniku je jeho prostorový kontext. Dalším důležitým znakem venkovských podniků je jejich menší negativní dopad na venkovské prostředí oproti větším podnikům. Cílem většiny venkovských podniků není dosažení zisku, ale spíše dosažení udržitelnosti a dobrého živobytí ve venkovských oblastech. Dále je nutné poznamenat, že se venkovské oblasti vyznačují velkou rozmanitostí ekonomických aktivit jak v zemědělské podobě a ve službách obklopující zemědělství, ale i v nezemědělských podnikatelských aktivitách. Na venkově jsou základní složkou podnikání právě malé a střední podniky, zejména mikropodniky. Jejich specifika z nich činí jedny z nejdůležitějších faktorů rozvoje venkovské oblasti. Zvláštní důraz na jejich posílení je kladen v tradičně venkovských regionech kvůli jejich vysoké míře nezaměstnanosti, kde podpora těchto podniků může vytvářet nová pracovní místa s relativně nízkými finančními náklady. Takto zvýšenou zaměstnaností mohou mikropodniky zmírnit sociální napětí ve venkovské oblasti a přispět tak ke snížení vysokých sociálních nákladů.

3.3.3.5 Občanská vybavenost – dostupnost služeb

Díky výraznému rozvoji sektoru služeb po roce 1990 se staly služby z hlediska podílu na zaměstnanosti nejvýznamnějším sektorem. Rozvoj služeb přispěl k zvyšování životní úrovně a umožnil vznik specializovaným prodejnám zaměřených na poskytování různého zboží a služeb vybraným segmentům obyvatelstva (Wokoun et al. 2007).

Venkov je často spojován s nedostatkem zboží a služeb (Steiner & Teasdale 2019). Dostupnost služeb a jejich kvalitní poskytování pro venkovské obyvatelstvo je obtížné jak z hlediska nízké hustoty obyvatelstva, tak z nevýhodné geografické polohy. K neudržitelnosti a poklesu poskytovaných služeb přispívá také urbanizace, kdy obyvatelstvo migruje do měst

(Yu et al. 2023). Navzdory těmto složitostem je nedostatečná nabídka služeb ve venkovských oblastech problémem, protože snižuje jejich životaschopnost a brání ekonomické konkurenceschopnosti, negativně ovlivňuje rozvoj oblasti a kvalitu života obyvatelstva (Goodwin-Hawkins et al. 2021). Významnou roli tak v poskytování služeb venkovskému obyvatelstvu mohou hrát menší města jako ohniska těchto služeb a obchodů (Yu et al. 2023).

Dostatečná občanská vybavenost například v oblasti zdravotnictví, školství a obchodů je jednou ze základních podmínek kvalitního života a je nutné celkově zlepšit její stav ve venkovských oblastech (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR 2019). Jednou z důležitých činností obce je právě zajišťování této občanské vybavenosti, zejména poskytovat veřejné služby v oblasti školství či sociálních služeb a zdravotnictví. Veřejné služby jsou vhodným nástrojem pro uplatňování místního rozvoje, neboť jejich dostupnost napomáhá utvářet a zvyšovat přitažlivost dané oblasti (Holeček et al. 2009). Jednotlivé prvky občanské vybavenosti jsou propojeny, kdy příkladem může být škola, která má mimo vzdělávací funkce i řadu dalších kulturních, sportovních a podobných aktivit obce (Slach & Ženka et al. 2021). Školství má také sociální funkci, kdy její význam spočívá v tom, že škola dětem umožňuje vytvořit si či prohloubit vztah k rodné obci a regionu. Kvůli úbytku obyvatelstva na venkově došlo k centralizaci a tím pádem rušení mnoha venkovských škol (Svobodová et al. 2011). Důležitou funkci ve venkovské oblasti hraje také hospoda, bez které by obec ztrácela většinu společenských aktivit (Slach & Ženka et al. 2021). Významným aspektem je také poskytování zdravotní péče (Hanlon & Kearns 2016). Na dostupnost zdravotnických služeb ve venkovských oblastech je vytvářen tlak především staršími lidmi, kteří tvoří převážnou část venkovského obyvatelstva (Noack & Federwisch 2020). Pokud v obci nejsou dostupné základní služby občanské vybavenosti nebo dochází k jejich snižování, tak jsou i místní rezidenti méně spokojeni a může docházet k odchodu obyvatelstva (Slach & Ženka et al. 2021). Služby a další prvky vybavenosti mají tři hlavní významy ve venkovských oblastech. Jedním z nich je, že jejich výskyt poskytuje možnost uspokojit každodenní potřeby místního obyvatelstva. Dále slouží jako místa k setkávání, komunikaci a k budování sociálních vazeb. V neposlední řadě je jejich existence v místě vnímána jako znak životaschopnosti venkovské obce a její úspěšné budoucnosti (Bernard et al. 2021).

3.3.3.6 Venkovský cestovní ruch

V současné době je cestovní ruch jedním z nejrychleji rostoucích odvětví světové ekonomiky a vytváří mnoho nových pracovních míst. Jeho aktivity se do nedávné doby soustřeďovaly převážně do přímořských a horských oblastí a do hlavních kulturních center, ale sílu růstového potenciálu cestovního ruchu lze využít i k ekonomickému oživení venkova (Stříbrná 2015). Kromě ekonomického růstu může mít cestovní ruch význam pro venkov takový, že vhodným využíváním přírodních zdrojů pomáhá podporovat zemědělství a výrobu místních produktů, čímž lze zachovat místní kulturní dědictví a zvyky (Nooripoor et al. 2021). Venkovský cestovní ruch je alternativou cestovního ruchu a je důležitým nástrojem rozvoje venkova. V literatuře panuje shoda nad tím, že pojem venkovský cestovní ruch nemá definici, která by byla všeobecně přijímána (Aytuğ & Mikaeili 2017). Lze ho však obecně vnímat jako druh cestovního ruchu, který se odehrává v prostoru venkova. Během času došlo k vytvoření různých forem venkovského cestovního ruchu jako agroturismus, ekoagroturismus, chataření a

chalupaření, hipoturistika (turistika na koních), vinařská turistika, pěší turistika nebo cykloturistika. Právě v posledních letech se výrazně zvýšila obliba a poptávka zejména po cyklostezkách. Venkovské obce, které se nacházejí v blízkosti cyklistických stezek nebo jimi procházejí, představuje cyklistická infrastruktura ceněnou a šetrnou rekreační vymoženost pro místní obyvatele a je lákadlem pro příliv turistů (Leichenko & Taylor 2024). Významným produktem na podporu rozvoje venkovského cestovního ruchu může být výstavba kulturních a naučných stezek, neboť při budování stezek dochází rovněž k podpoře výstavby nových podniků služeb cestovního ruchu. Česká republika má pro rozvoj venkovského cestovního ruchu potenciál, nicméně v porovnání se zahraničím není na tak vyspělé úrovni (Šíp et al. 2020).

4 Metodika

První část této kapitoly bude zaměřena na popis sledovaného území mikroregionu Loučná, kdy pozornost při jeho charakteristice bude věnována především jeho obyvatelstvu, sociálním a ekonomickým údajům a dopravě. Další část se věnuje popisu použité metody, tedy dotazníkovému šetření a SWOT analýze.

4.1 Charakteristika mikroregionu Loučná

Mikroregion Loučná je sdružení svazku obcí, které vzniklo dne 30.11. 1999 a jejím hlavním vodním tokem je řeka Loučná, podle které převzalo sdružení svůj název. V současnosti tento mikroregion zaujímá 13 obcí nacházejících se východně od krajského města Pardubice a jeho území spadá do Hradecko-pardubické aglomerace (viz obrázek č. 2). Mikroregion zahrnuje jen dvě sídelní jednotky se statusem města a tím jsou Sezemice a Dašice. K nejmenším obcím patří Časy a Lány u Dašic. Jeho plocha přibližně činí 142 km² a rozprostírá se na rovinatém území v nadmořské výšce 221-248 m. Svazek se stal v roce 2005 členem Místní akční skupiny Region Kunětická hora (kromě dvou obcí Býšť a Chvojenec, které jsou součástí Místní akční skupiny Holicko), která má za cíl pomocí metody LEADER obnovit pospolitost mikroregionu (Svazek obcí Loučná 2020).



Obrázek 2: Mapa území mikroregionu Loučná
zdroj: Svazek obcí Loučná 2020

4.1.1 Obyvatelstvo

Počet obyvatel jednotlivých obcí mikroregionu Loučná k 1.1. 2024:

Býšť – 1 613 obyvatel,

Časy – 229 obyvatel,

Dašice – 2 166 obyvatel,

Choteč – 357 obyvatel,

Chvojenec – 689 obyvatel,

Kostěnice – 553 obyvatel,

Lány u Dašic – 127 obyvatel,

Moravany – 1 822 obyvatel,

Rokytno – 913 obyvatel,

Sezemice – 4 066 obyvatel,

Slepotice – 455 obyvatel,

Spojil – 523 obyvatel,

Úhřetická Lhota – 282 obyvatel (Ministerstvo vnitra České republiky 2024).

4.1.2 Hospodářství

Území svazku má převážně průmyslově zemědělský charakter, neboť spadá do regionu NUTS 2 Severovýchod, který se vyznačuje převážně v odvětvích strojírenství, potravinářského, elektrotechnického a chemického průmyslu. Výhodou pro hospodářství v mikroregionu Loučná je blízkost železniční tratě Praha – Pardubice – Česká Třebová. Na území svazku obcí působí několik menších a středních podnikatelských subjektů, kteří zajišťují dynamiku trhu, širší poptávku a nabídku. Nachází se zde i několik zemědělských družstev a drobní samostatně hospodařící rolníci. V současnosti však neexistuje pestrost ve využívání zemědělské krajiny. Míra nezaměstnanosti v mikroregionu za období 2008–2018 byla téměř srovnatelná s vývojem v Pardubickém kraji, kdy od roku 2010 míra nezaměstnanosti začala klesat a v roce 2018 činila 2,2 % (Svazek obcí Loučná 2020).

4.1.3 Dopravní infrastruktura

Převážná část obcí je dobře napojena na dopravní síť, kdy hlavním dopravním tokem je silnice první třídy I/35. Nicméně stav místních komunikací v jednotlivých obcích není zcela uspokojivý. Vzhledem ke geografické poloze mikroregionu, který je v těsné blízkosti krajského města Pardubice, je zde možno pro obyvatelstvo svazku dojíždění do zaměstnání mimo bydliště (Svazek obcí Loučná 2020).

4.1.4 Občanská vybavenost a služby

Služby jsou občanům mikroregionu poskytovány podnikatelskými subjekty i neziskovými organizacemi a převážná část těchto služeb je soustředěna do větších obcí svazku. Některé obce jsou zřizovateli mateřských škol (viz tabulka č. 2), ale jejich kapacita je spíše nedostačující a poptávka je tak větší než nabídka. V některých obcích svazku jsou dostupné také základní školy (viz tabulka č. 2), ale mnohdy jsou ve špatném technickém stavu. Zajištění

jejich provozu je však nutností z důvodu nedosažitelnosti jiných vzdálených škol. Zdravotní péče je zajištěna především ve větších obcích v ordinacích praktického lékaře. V mnohých ordinacích jsou však ordinace hodiny pouze dopoledne a jen několik dní v týdnu, což není vyhovující pro pracující obyvatele. Dostupnost zdravotní péče a dalších služeb jako například obchodu se smíšeným zbožím a jiné služby v konkrétních obcích jsou zobrazeny v tabulce níže (viz tabulka č. 2) (Svazek obcí Loučná 2020).

Tabulka 2: Dostupnost veřejných služeb v obcích svazku

obec	Zdravotnické zařízení	Mateřská škola	Základní škola	Obchod	Knihovna	Sportoviště
Býšť	ano	ano	ano	ano	ano	ano
Časy	ne	ne	ne	ne	ano	ano
Dašice	ano	ano	ano	ano	ano	ano
Choteč	ne	ne	ne	ano	ano	ano
Chvojenec	ano	ano	ne	ano	ano	ano
Kostěnice	ne	ano	ne	ano	ano	ano
Lány u Dašic	ne	ne	ne	ne	ne	ano
Moravany	ano	ano	ano	ano	ano	ano
Rokytno	ano	ano	ano	ano	ano	ano
Sezemice	ano	ano	ano	ano	ano	ano
Slepotice	ne	ano	ne	ano	ano	ano
Spojil	ne	ne	ne	ne	ne	ano
Úhřetická Lhota	ne	ne	ne	ano	ne	ne

zdroj: Svazek obcí Loučná 2020 a vlastní zpracování

4.1.5 Cestovní ruch

V mikroregionu se nacházejí zajímavé architektonické stavby, území je protkáno sítí cyklotras a je zde podrobný turistický informační systém a odpočívadla po trasách. Svazek obcí Loučná spadá do Turistické oblasti Pardubicko a účinným nástrojem pro podporu rozvoje cestovního ruchu je členství svazku v MAS Region Kunětické hory. V současné době zařízení pro stravování a ubytování pro turisty je nevyhovující vůči stupni poptávky, kdy tyto služby jsou vázány na volnočasové aktivity v přírodě jako rekreační sporty, u kterých je také potenciál zvýšení nabídky (Svazek obcí Loučná 2020).

4.2 Metoda výzkumu

4.2.1 Dotazníkové šetření

Pro naplnění cíle bakalářské práce a potvrzení či vyvrácení stanovených hypotéz byl proveden kvantitativní výzkum pomocí dotazníku na obyvatelstvo mikroregionu Loučná. Dotazníkové šetření probíhalo v měsících únor a březen roku 2024. Dotazník byl vytvořen v elektronické formě pomocí nástroje Microsoft Forms. V této on-line formě byl rozeslán pomocí vytvořeného odkazu prostřednictvím e-mailu příslušným obcím na jejich kontaktní adresy a dále pomocí Facebooku a Instagramu pro oslovení obyvatelstva mikroregionu. Takto bylo získáno celkem 109 respondentů ze sledovaného území mikroregionu Loučná.

Dotazník se soustředí na vybrané faktory, které mohou mít potenciál rozvoje pro dané území jako zaměstnanost a podpora zaměstnanosti v místě bydliště, dostupnost poskytovaných služeb, možnost venkovského cestovního ruchu a dopravní obslužnosti. Dotazník obsahuje celkem 21 otázek, kdy první dvě otázky se dotazují na výhody a nevýhody života na venkově, následující otázky se zaměřují na vybrané rozvojové faktory a poslední 3 otázky mají charakter demografické analýzy. Všechny otázky jsou uzavřeného typu, a tam kde bylo možno zaškrtnout více odpovědí je uvedeno v závorce u příslušné otázky. Součástí dotazníku je také stručný úvod, který měl za úkol informovat respondenty o obsahu dotazníku, jeho anonymitě, časové náročnosti a účelu využití výsledků. Výsledky jsou v následující kapitole graficky zpracovány a slovně vyhodnoceny, kdy na jejich základě je vyhotovena SWOT analýza. Níže je vložený vzor příslušného dotazníkového šetření.

4.2.2 Vzor dotazníkové šetření pro obyvatelstvo mikroregionu Loučná

Vážení,

obracím se na Vás s prosbou o vyplnění mého dotazníku k bakalářské práci s názvem Faktory významné pro rozvoj mikroregionu Loučná. Dotazník je zcela anonymní a veškeré získané informace z dotazníku budou sloužit pouze k mé bakalářské práci. Dotazník trvá vyplnit přibližně 5 min, pokud není uvedeno jinak je možné označit pouze jednu odpověď.

Budu Vám velice vděčná o jeho vyplnění.

Děkuji za Váš čas a přeji hezký zbytek dne,

Šmahová Kamila,

studentka 3.ročníku bakalářského studia

Česká zemědělská univerzita v Praze.

1. Co považujete za největší VÝHODU života na venkově? (možnost označit více odpovědí)
 - Klidnější prostředí
 - Nižší kriminalita (větší bezpečnost)
 - Blízkost přírody
 - Lepší životní prostředí, čistý vzduch
 - Blízká komunita lidí
 - Nic nepovažuji za výhodu

2. Co považujete za největší NEVÝHODU života na venkově? (možnost označit více odpovědí)
 - Dojíždění (do práce, školy)
 - Omezený přístup ke službám (např. zdravotnictví, školy nebo obchody)
 - Omezené zaměstnání a profesní příležitosti
 - Nic nepovažuji za nevýhodu
3. Je ve Vaší obci dostupná některá z těchto zastávek hromadné dopravy?
 - Autobusová
 - Vlaková
 - Obě dvě
 - Ani jedna
4. Jste spokojeni s dopravními spojeními Vaší obce s většími městy?
 - Ano
 - Částečně
 - Ne
5. Jaký je podle Vás největší dopravní problém ve Vaší obci?
 - Nepřítomnost zastávky veřejné dopravy
 - Nedostatečné spojení mezi obcemi a většími městy
 - Malý počet spojů
 - Špatný stav silnic a cest
 - Stav a údržba chodníků
 - Žádný
6. Nachází se ve Vaší obci a okolí některá z těchto forem venkovského cestovního ruchu? (možnost označit více odpovědí)
 - Cyklostezky
 - Venkovské farmy
 - Naučné stezky
 - Turistické trasy
 - Žádná
7. Jaké druhy cestovních aktivit byste uvítali ve Vaší obci a v okolí? (možnost označit více odpovědí)
 - Cyklostezky
 - Venkovské farmy
 - Naučné stezky
 - Turistické trasy
8. Pracujete v místě bydliště?
 - Ano
 - Ne

9. Jak byste zhodnotili dostupnost pracovních míst ve Vaší obci?
- Dobrá
 - Průměrná
 - Špatná
10. Jaké kroky by podle Vás měly být podniknuty k podpoře zaměstnanosti ve Vaší obci?
- Podpora malých a středních podniků
 - Lepší dopravní spojení s většími městy
 - Komunikace a spolupráce s okolními obcemi
 - Žádné
11. Je ve Vaší obci dostupné některé z těchto vzdělávacích zařízení? (možnost více odpovědí)
- Mateřská školka
 - Základní škola
 - Střední škola
 - Vyšší odborná škola, vysoká škola
 - Ne
12. Jak hodnotíte dostupnost vzdělávacích zařízení ve Vaší obci?
- Dobrá
 - Průměrná
 - Špatná
13. Jaké zdravotnické služby jsou dostupné ve Vaší obci? (možnost více odpovědí)
- Praktický lékař
 - Zdravotní středisko, poliklinika
 - Nemocnice
 - Zubní ordinace
 - Lékárna
 - Žádné
14. Je ve Vaší obci dostupný obchod s potravinami?
- Ano
 - Ne
15. Je ve Vaší obci některé z těchto kulturních zařízení? (možnost označit více odpovědí)
- Divadlo
 - Kino
 - Společenský sál
 - Muzeum
 - Knihovna
 - Ne

16. Je ve Vaší obci některá z těchto níže vyjmenovaných služeb? (možnost označit více odpovědí)

- Kadeřnictví
- Kavárna
- Restaurace/hospoda
- Sportoviště, sportovní areál
- Dětské hřiště
- Není

17. Kterou z výše uvedených služeb ve Vaší obci nejvíce postrádáte?

- Vzdělávací zařízení (školka, škola)
- Zdravotnická služba
- Veřejná dopravní obslužnost
- Obchod s potravinami
- Kulturní služby
- Jiné – sportoviště, dětské hřiště, restaurace/hospoda atd.

18. Co je podle Vás nejdůležitější pro rozvoj Vaší obce?

- Zlepšení dopravní infrastruktury
- Rozvoj dostupnosti služeb
- Větší nabídka pracovních míst v místě bydliště
- Rozvoj venkovského cestovního ruchu

19. Vaše pohlaví?

- Žena
- Muž

20. Váš věk?

- Do 18 let
- 19-30 let
- 31-45 let
- 46-60 let
- Nad 60 let

21. Jste?

- Student
- Zaměstnaný
- OSVČ
- Nezaměstnaný
- důchodce

4.2.3 SWOT analýza

SWOT analýza se využívá jako nástroj strategického plánování k posouzení vnitřních schopností (silné a slabé stránky) a vnějších situací, kterým sledovaný objekt či území může čelit (hrozby a příležitosti) (Cheng et al. 2021). Tento nástroj je tak nápomocný na současný pohled výkonnosti a na budoucnost. SWOT analýza je velmi účinná technika, kterou lze aplikovat na jednotlivce, týmy, skupiny, organizace a plány (Chermack & Kasshanna 2007).

SWOT analýza je zkratka z anglického originálu: Strengths – silné stránky, Weaknesses – slabé stránky, Opportunities – příležitosti, Threats – hrozby. Účelem této analýzy není podat vyčerpávající přehled o silných a slabých stránkách, příležitostech a ohrožení, ale výsledky analýzy by měly sloužit k zformulování obecného cíle rozvoje a dalších specifických cílů (Grasseová 2006).

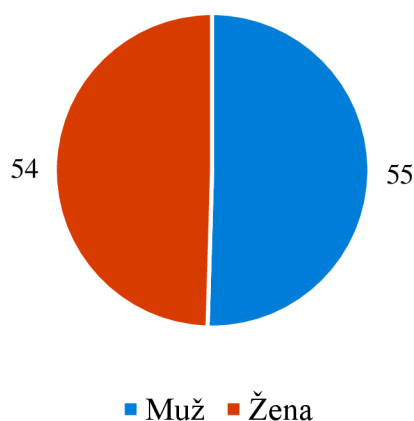
5 Výsledky

V této kapitole jsou prezentovány výsledky dotazníkového šetření v grafické formě, které jsou slovně ohodnoceny a na základě výsledků je poté sestavena SWOT analýza.

5.1 Výsledky dotazníkového šetření

Získáno bylo celkem 109 respondentů a pro přehlednost byla tato čísla u slovního vyhodnocení grafů převedená na procenta a zaokrouhlena na celá čísla podle matematických pravidel zaokrouhlování. Typ demografických otázek byl v rozesílaném dotazníku zařazen do poslední části z důvodu neodrazení respondentů. V těchto výsledcích bude tento typ otázek vyhodnocen jako první a zbytek otázek je řazen popořadě jako v dotazníku, který byl rozesílán.

Pohlaví respondentů

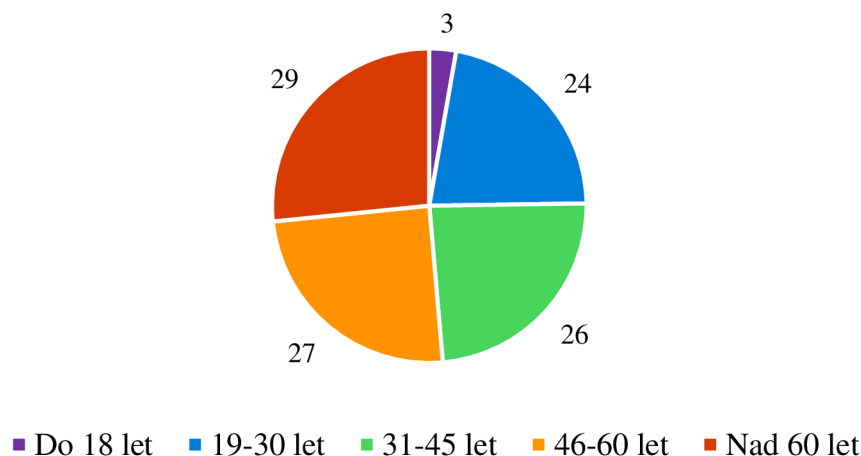


Obrázek 3: Pohlaví respondentů

zdroj: vlastní zpracování z dotazníkového šetření

Pohlaví respondentů v procentuálním vyjádření činí téměř přesnou polovinu a po zaokrouhlení se rovná jak mužské, tak ženské zastoupení 50 % (viz obrázek č. 3).

Věk respondentů

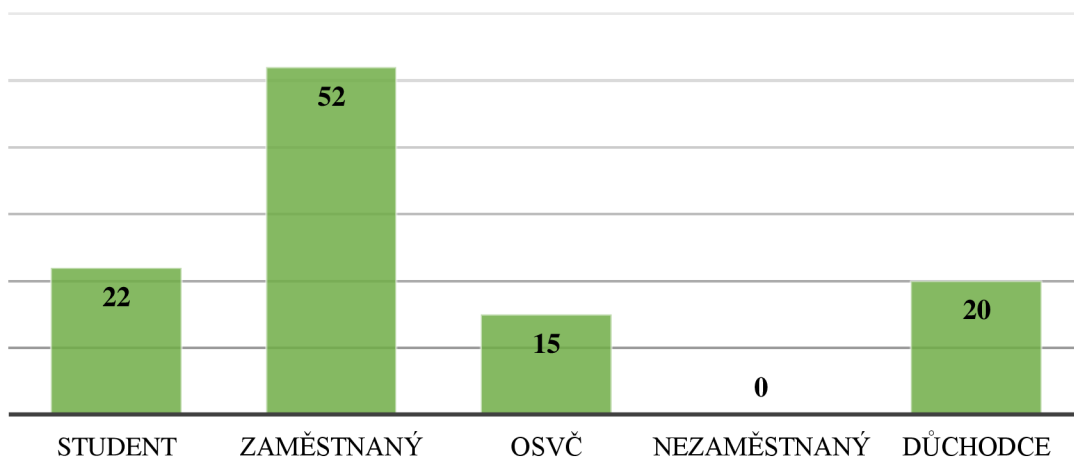


Obrázek 4: Věk respondentů

zdroj: vlastní zpracování z dotazníkového šetření

Jak můžeme vidět na obrázku č. 4 dotazník vyplnili občané ve všech dotazovaných věkových kategoriích. Zastoupení v jednotlivých kategoriích je téměř procentuálně stejné, až na věkovou kategorii do 18 let, která tvoří jen 3 % respondentů. Naopak nejvíce zastoupená kategorie je v rozmezí nad 60 let, jež činí 26 %.

Struktura respondentů

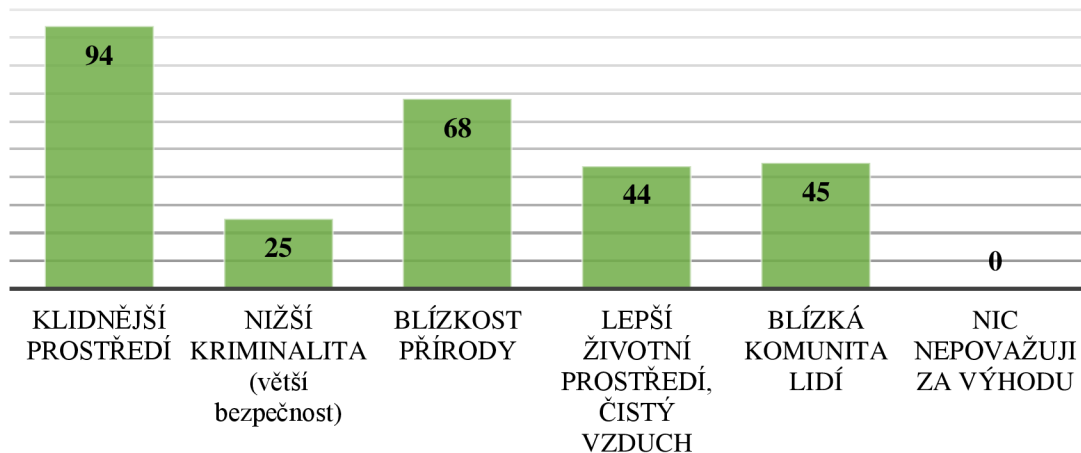


Obrázek 5: Struktura respondentů

zdroj: vlastní zpracování z dotazníkového šetření

Obrázek č. 5 ukazuje strukturu respondentů z hlediska jejich aktuálního statusu a mezi respondenty převažovala kategorie zaměstnaní s 48 %. Ani jeden respondent nepatřil mezi skupinu nezaměstnaných. Respondentů se statusem studenta zastupuje 20 % a důchodců se mezi respondenty našlo 18 %. Zbytek tvořily osoby samostatně výdělečně činné s 14 %.

Výhody života na venkově



Obrázek 6: Výhody života na venkově

zdroj: vlastní zpracování z dotazníkového šetření

U otázky výhody života na venkově bylo možno zaškrtnout více možností a respondenti považují za největší výhodu venkova jeho klidné prostředí (86 %). Blízkost přírody je podle respondentů také velkou výhodou a v procentuálním zastoupení tato odpověď získala 62 %. Pouhých 41 % respondentů shledává za výhodu blízkou komunitu lidí a nejméně byla zvolena možnost odpovědi s nižší kriminalitou (23 %). Ani jeden respondent nezvolil odpověď nazvanou „nic nepovažuji za výhodu“ (viz obrázek č. 6).

Nevýhody života na venkově



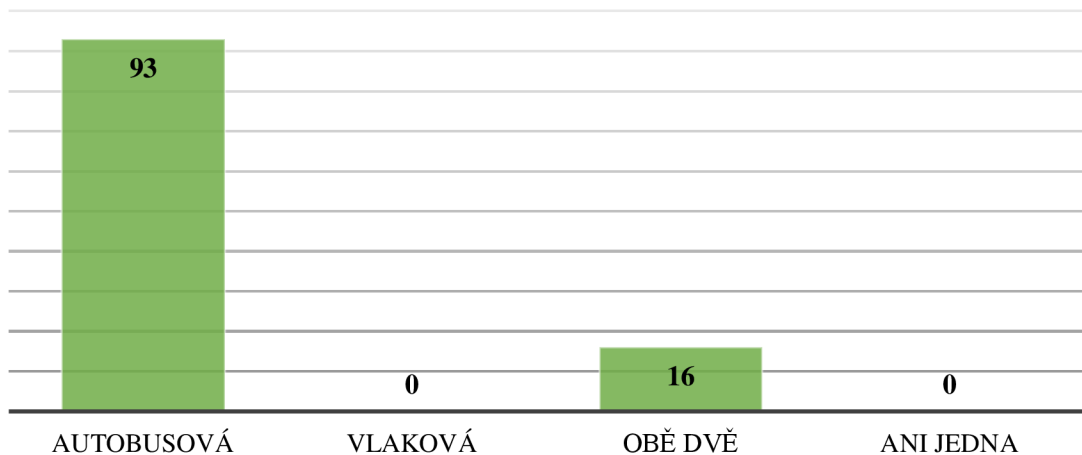
Obrázek 7: Nevýhody života na venkově

zdroj: vlastní zpracování z dotazníkového šetření

U této otázky, která zněla „Co považujete za největší NEVÝHODU života na venkově?“, bylo možno označit více odpovědí a na obrázku č. 7 tedy můžeme vidět, že i přes výhodnou polohu mikroregionu v blízkosti velkého města, kde jsou hojně dostupné služby, je jako největší nevýhoda považována omezená přístupnost ke službám (51 %). Pozoruhodné je, že 19 %

nepovažuje za nevýhodu nic a převažují u nich tak pozitivní stránky venkova, které jsou předmětem předchozího obrázku (viz obrázek č. 6). Nejméně zastoupenou nevýhodou je omezené zaměstnání a profesní příležitosti (16 %). Takto nízké zastoupení může být způsobeno nepřítomností respondenta, který by byl nezaměstnán (viz obrázek č. 5).

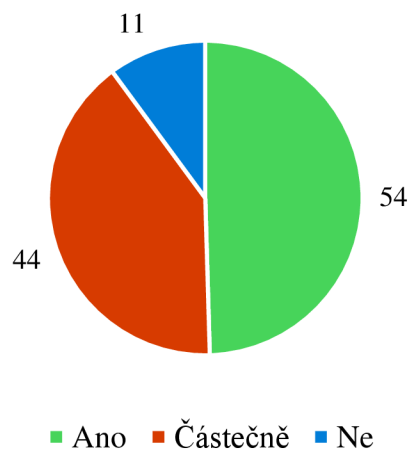
Dostupnost zastávek hromádné dopravy



Obrázek 8: Dostupnost zastávek hromádné dopravy
zdroj: vlastní zpracování z dotazníkového šetření

Z obrázku č. 8 je zřejmé, že autobusová zastávka hromádné dopravy je oproti vlakové více dostupná v obcích mikroregionu. V obcích, ve kterých se nachází pouze autobusová zastávka bydlí 85 % respondentů a zbylých 15 % má přístup k vlakové i autobusové zastávce.

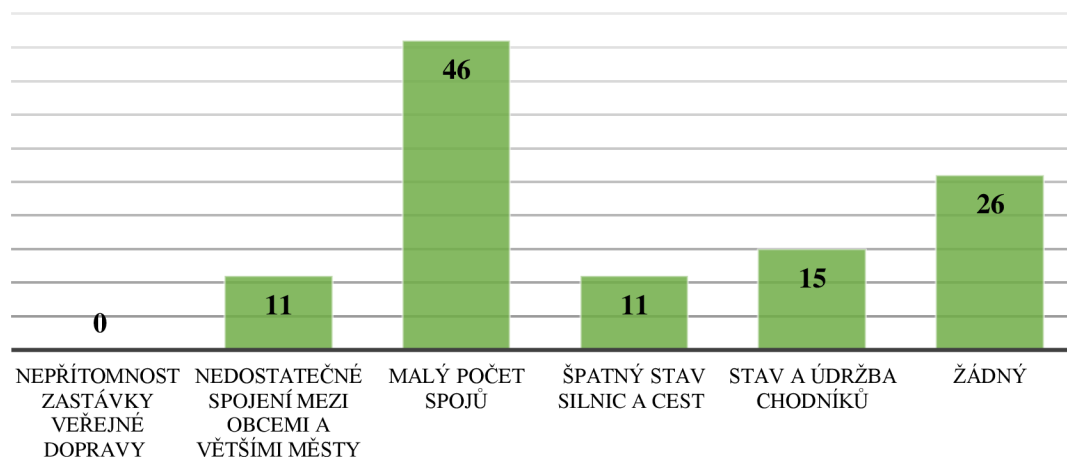
Spokojenost obyvatel s dopravním spojením



Obrázek 9: Spokojenost obyvatel s dopravním spojením
zdroj: vlastní zpracování z dotazníkového šetření

Respondenti jsou s dopravním spojením v mikroregionu spíše spokojeni, kdy tuto odpověď zvolilo 50 % respondentů. Malá část (10 %) není s dopravním spojením spokojená a 40 % je spokojeno jen částečně (viz obrázek č. 9).

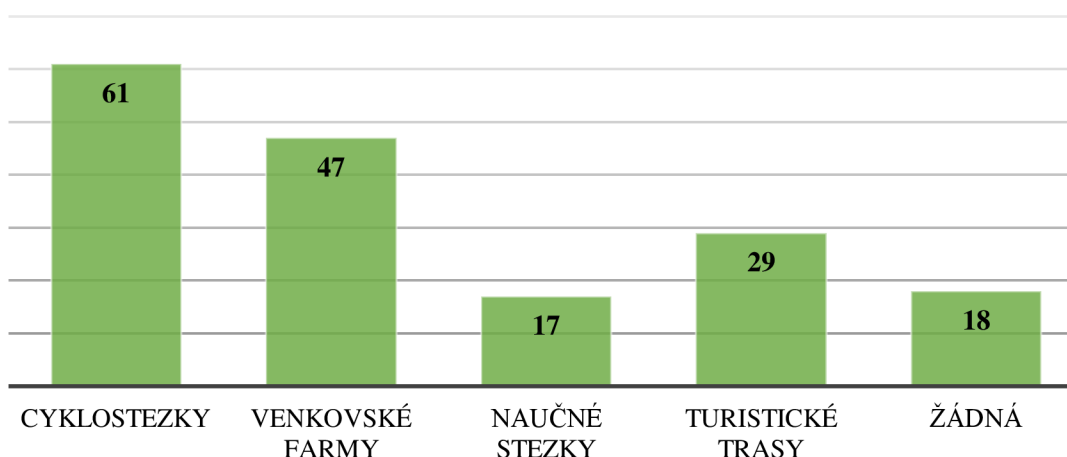
Názor obyvatel na hlavní dopravní problém



Obrázek 10: Názor obyvatel na hlavní dopravní problém
zdroj: vlastní zpracování z dotazníkového šetření

Největším dopravním problémem je podle 42 % respondentů malý počet spojů, za tímto problémem následuje problém týkající se stavu a údržby chodníků (14 %). Na druhou stranu 24 % respondentů nepovažuje žádnou z vybraných možností jako dopravní problém (viz obrázek č. 10).

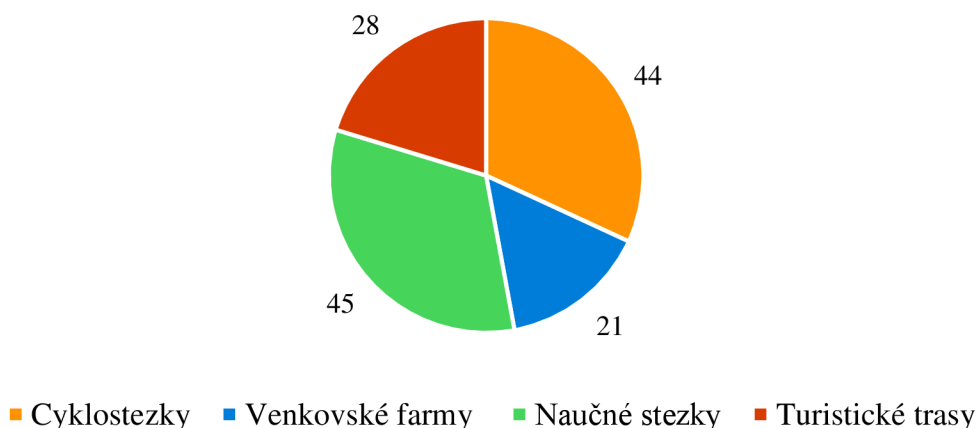
Dostupné formy venkovského cestovního ruchu



Obrázek 11: Dostupné formy venkovského cestovního ruchu
zdroj: vlastní zpracování z dotazníkového šetření

Respondenti zde měli možnost vybrat více forem cestovního ruchu, které se v mikroregionu nachází a je zřejmé, že nejvíce dostupnou formou jsou cyklostezky, které má k dispozici ve své obci 56 % respondentů. Naopak nejméně se vyskytující formou venkovského cestovního ruchu jsou naučné stezky (16 %). Dále pak 17 % respondentů nemá ve svém okolí dostupnou žádnou z dotazovaných forem venkovského cestovního ruchu (viz obrázek č. 11). U této otázky znějící „Nachází se ve Vaší obci a okolí některá z těchto forem venkovského cestovního ruchu?“ bylo možno označit více odpovědí.

Cestovní aktivity, které by obyvatelé uvítali

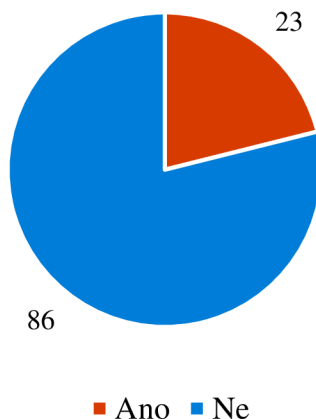


Obrázek 12: Cestovní aktivity, které by obyvatelé uvítali

zdroj: vlastní zpracování z dotazníkového šetření

Na obrázku č. 12 můžeme vidět, že nejvíce vítanou formou cestovního ruchu jsou podle respondentů naučné stezky (41 %). Toto tvrzení jde ruku v ruce s obrázkem č. 11, neboť tam vidíme, že právě naučné stezky se v obcích dotazovaných objevují nejméně. Na druhou stranu je však zajímavé, že cyklostezky jsou nejvíce dostupnou formou cestovního ruchu, a přesto by je uvítalo ve svých obcích 40 % respondentů. Nutno podotknout, že u této otázky „Jaké druhy cestovních aktivit byste uvítali ve Vaší obci a v okolí?“ bylo možné zvolit více možností.

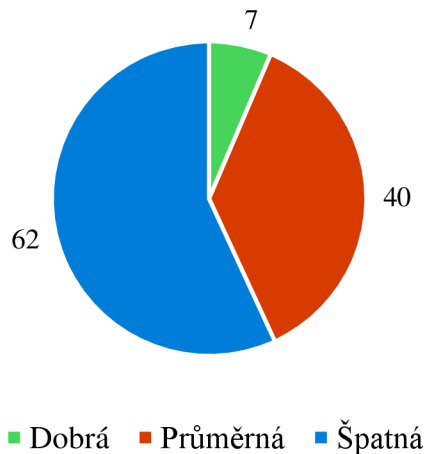
Obyvatelé, kteří jsou zaměstnáni v místě bydliště



Obrázek 13: Obyvatelé, kteří jsou zaměstnáni v místě bydliště
zdroj: vlastní zpracování z dotazníkového šetření

Z obrázku č. 13 je patrné, že obyvatel, kteří nejsou zaměstnáni v místě bydliště je naprostá většina (79 %). Dojízďet do zaměstnání nemusí pouhých 21 %.

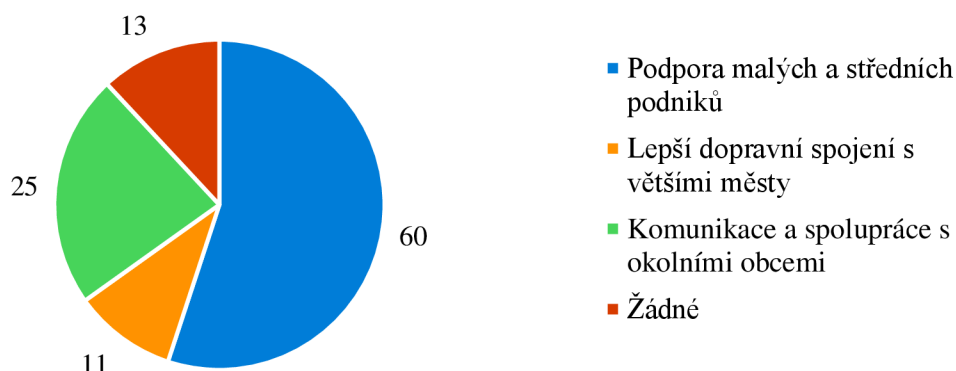
Dostupnost pracovních míst



Obrázek 14: Dostupnost pracovních míst
zdroj: vlastní zpracování z dotazníkového šetření

S obrázkem č. 13 úzce souvisí obrázek č. 14, podle kterého vyhodnotilo pouze 6 % respondentů, že je dostupnost pracovních míst v mikroregionu Loučná dobrá. Podle zbytku je dostupnost zaměstnání buď průměrná (37 %), nebo špatná (57 %). Pravděpodobně právě z důvodu, že zaměstnání v místě bydliště nemá ani čtvrtina dotazovaných.

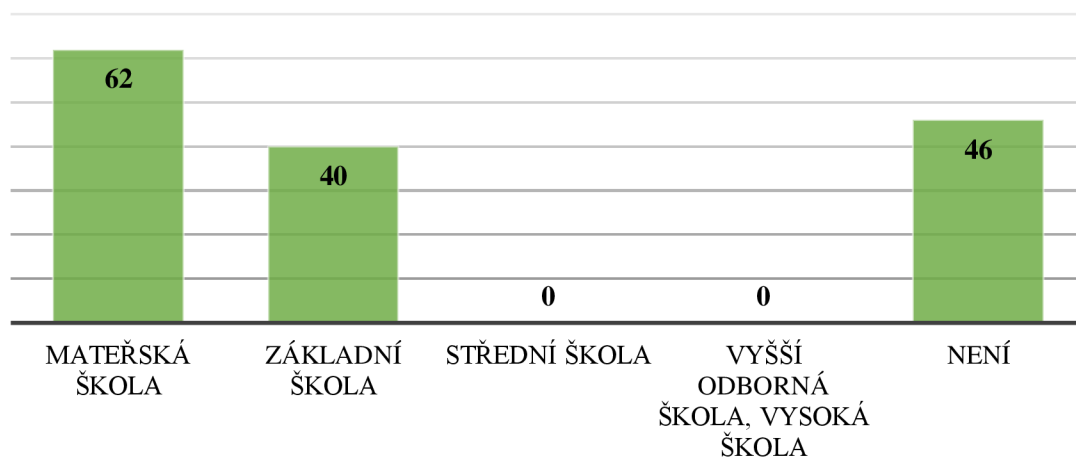
Kroky, kterými by měla být podpořena zaměstnanost



Obrázek 15: Kroky, kterými by měla být podpořena zaměstnanost
zdroj: vlastní zpracování z dotazníkového šetření

Z obrázku č. 15 vyplývá, že podporu malých a středních podniků by pro zlepšení zaměstnanosti v mikroregionu Loučná uvítalo nejvíce dotazovaných (55 %). Zajímavé je, že i přestože je podle obrázku č. 14 dostupnost zaměstnání dobrá pouze pro 6 % respondentů, tak 12 % respondentů by žádné kroky pro podporu zaměstnanosti nepodniklo.

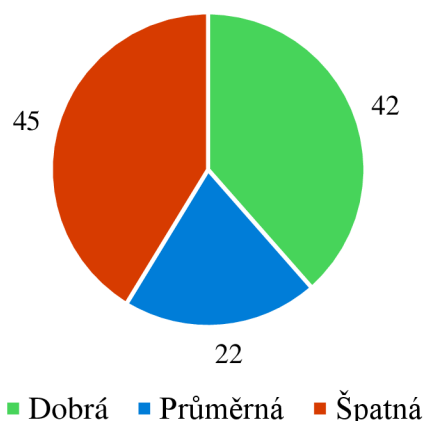
Dostupnost vzdělávacích zařízení



Obrázek 16: Dostupnost vzdělávacích zařízení
zdroj: vlastní zpracování z dotazníkového šetření

Nejrozšířenějším vzdělávacím zařízením je ve zkoumaném mikroregionu s 57 % mateřská škola. Základní školu má ve své obci 37 % respondentů. Poměrně vysoké množství dotazovaných (42 %) však v místě bydliště nemá k dispozici žádné vzdělávací zařízení (viz obrázek č. 16). U této otázky znějící „Je ve Vaší obci dostupné některé z těchto vzdělávacích zařízení?“ bylo možno označit vícero odpovědí.

Spokojenost s dostupností vzdělávacích zařízení

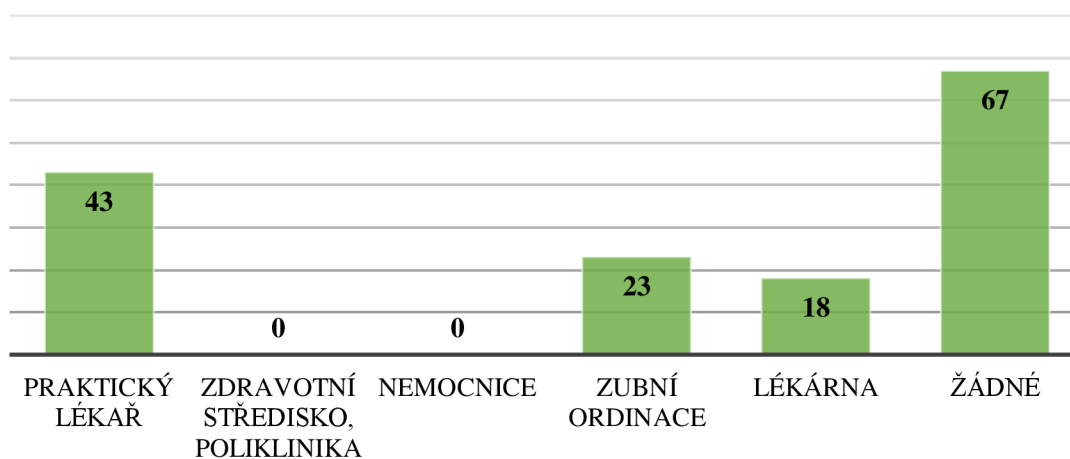


Obrázek 17: Spokojenost s dostupností vzdělávacích zařízení

zdroj: vlastní zpracování z dotazníkového šetření

Jak máme možnost vidět na obrázku č. 17, nespokojenost (41 %) a spokojenost (39 %) s přítomností vzdělávacích zařízení je velmi vyrovnaná a neexistuje zde jednoznačný názor. Zbýlých 20 % hodnotí dostupnost těchto zařízení jako průměrnou.

Dostupnost zdravotnických služeb

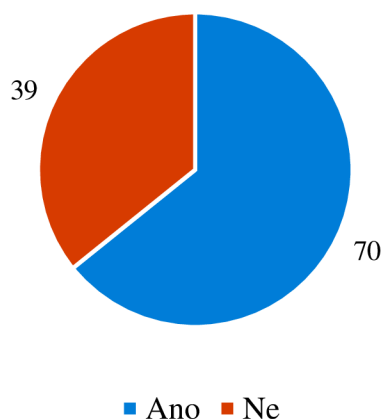


Obrázek 18: Dostupnost zdravotnických služeb

zdroj: vlastní zpracování z dotazníkového šetření

Ani jednu ze zmíněných zdravotnických služeb nemá k dispozici ve své obci 61 % respondentů. Respondenti tak musí vyhledávat lékařskou pomoc v okolních obcích, nebo přilehlém větším městě. Nejčastěji se z uvedených zdravotnických zařízení objevuje praktický lékař (39 %) (viz obrázek č. 18). Tato otázka znějící „Jaké zdravotnické služby jsou dostupné ve Vaší obci?“ měla možnost vícero odpovědí.

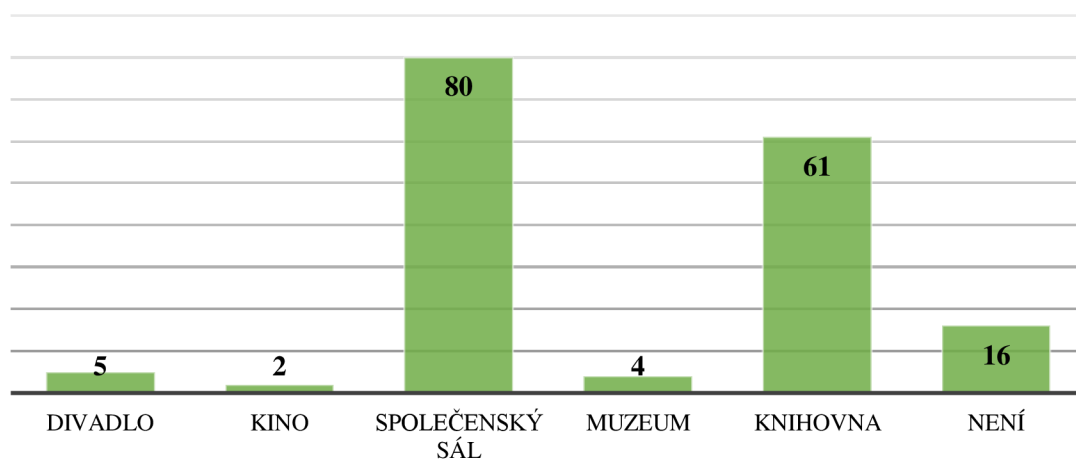
Dostupnost obchodu s potravinami



Obrázek 19: Dostupnost obchodu s potravinami
zdroj: vlastní zpracování z dotazníkového šetření

Na otázku ohledně dostupnosti obchodu s potravinami odpovědělo 64 % dotazovaných kladně a jejich obec tak disponuje touto službou. Poměrně vysoké množství respondentů však k dispozici obchod s potravinami nemá (36 %) a musí se tak spolehnout na okolí mimo jejich obec (viz obrázek č. 19).

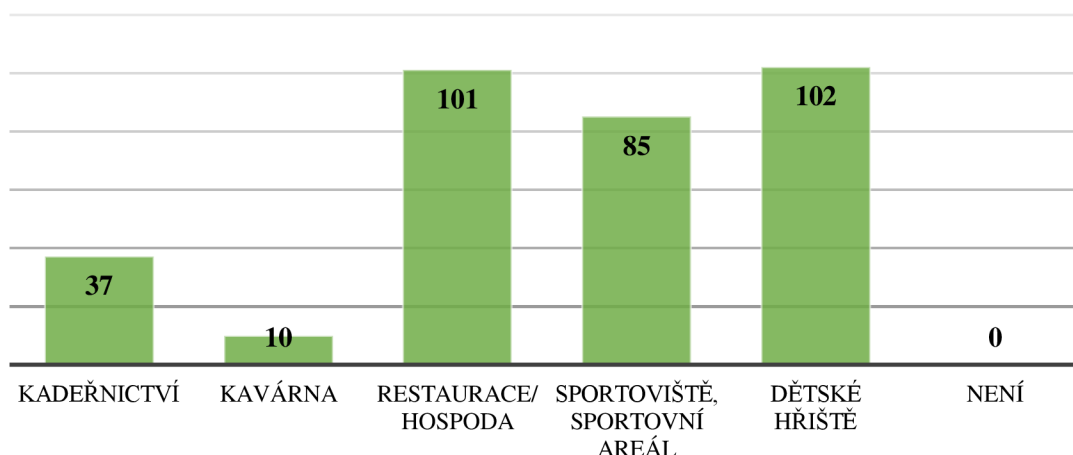
Kulturní vybavenost



Obrázek 20: Kulturní vybavenost
zdroj: vlastní zpracování z dotazníkového šetření

Na obrázku č. 20 si můžeme všimnout, že nejčastěji se vyskytujícím kulturním vybavením obcí v mikroregionu Loučná je společenský sál (73 %) a knihovna (56 %). Zbýlá zmíněná kulturní zařízení se vyskytují jen velmi málo. U 15 % respondentů se v obci nenachází ani jeden z vybraných objektů. Tato otázka „Je ve Vaší obci některé z těchto kulturních zařízení?“ měla možnost vícero odpovědí.

Dostupnost vybraných služeb

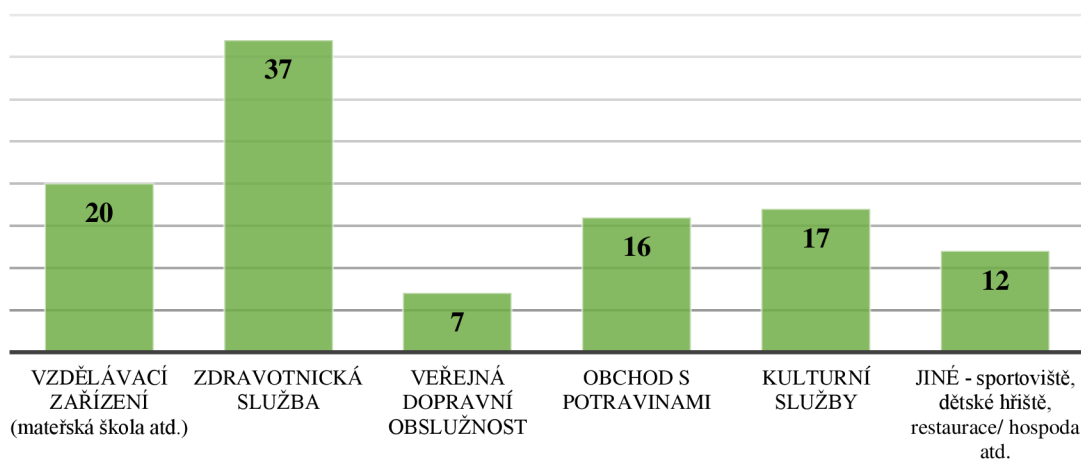


Obrázek 21: Dostupnost vybraných služeb

zdroj: vlastní zpracování z dotazníkového šetření

Z vybraných služeb na obrázku č. 21 jsou v mikroregionu nejvíce rozšířená dětská hřiště (94 %) a restaurace nebo hospody, které má k dispozici ve své obci 93 % respondentů. Sportoviště a sportovní areály jsou také poměrně dostupné (78 %). Do kadeřnictví a kaváren však už musí většina dotazovaných dojíždět. Zajímavé je, že v každé z obcí se nachází alespoň jedna ze zmíněných služeb. U otázky znějící „Je ve Vaší obci některá z těchto níže vyjmenovaných služeb?“ bylo možné označit více odpovědí.

Nejvíce postrádaná služba

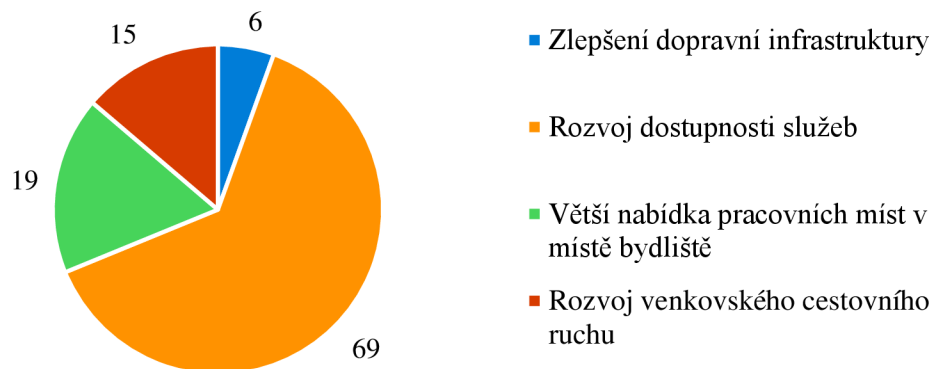


Obrázek 22: Nejvíce postrádaná služba

zdroj: vlastní zpracování z dotazníkového šetření

Nejvíce žádanou službou je mezi respondenty zdravotnická služba, kterou postrádá 34 % dotazovaných. Vzdělávací zařízení by uvítalo 18 % a podobně na tom jsou kulturní služby (16 %) a obchod s potravinami (15 %). Nejméně obyvatelům chybí veřejná dopravní obsluha s 6 % (viz obrázek č. 22).

Názor obyvatelstva na nejdůležitější faktor rozvoje



Obrázek 23: Názor obyvatelstva na nejdůležitější faktor rozvoje

zdroj: vlastní zpracování z dotazníkového šetření

Na obrázku č. 23 můžeme vidět, že nejdůležitějším faktorem pro rozvoj venkova je podle 63 % respondentů rozvoj dostupnosti služeb. Zbylé faktory byly zastoupeny výrazně méně. Druhou nejvíce zastoupenou možností byla větší nabídka pracovních míst v místě bydliště, kterou zvolilo 17 %. Nejméně obyvatel považuje za nejdůležitější faktor zlepšení dopravní infrastruktury (6 %). To může souviset s faktem, že veřejná dopravní obslužnost byla nejméně postrádanou službou (viz obrázek č. 22).

5.2 SWOT analýza

Tabulka 3: SWOT analýza výsledků dotazníku

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> - Klidné životní prostředí - Dobrá dostupnost pohybových aktivit - Blízkost přírody 	<ul style="list-style-type: none"> - Omezený přístup ke zdravotnickým službám - Malá pracovní nabídka - Nepřítomnost vzdělávacích zařízení v některých obcích
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> - Zvýšení množství dopravních spojů z obcí - Výstavba nových cyklostezek a naučných stezek - Podpora malých a středně velkých podniků v této oblasti 	<ul style="list-style-type: none"> - Odchod mladých lidí z důvodu nedostatečné vybavenosti služeb a malých profesních příležitostí - Stálý úpadek pracovních nabídek

zdroj: vlastní zpracování

6 Diskuse

Venkov je atraktivním prostředím pro obyvatelstvo převážně díky svému klidnému prostředí a blízkosti přírody, kdy právě tyto dva aspekty jako výhody života na venkově byly nejvíce označovány respondenty (viz obrázek č. 6). Toto zjištění se potvrzuje i ve výzkumu Maříkové (2004), kdy za největší klady byly také považovány klid a blízké přírodní prostředí.

Život na venkově má ale také řadu nevýhod, kdy jednou z nich je méně pracovních příležitostí (López-Penabad et al. 2022) a s tím i spojené dojíždění za prací (Mujčinović et al. 2021). Výsledky našeho průzkumu ukazují, že tyto dvě nevýhody pocítují i obyvatelé mikroregionu Loučná (viz obrázek č. 7). Z dotazníkového šetření bylo zjištěno, že v tomto venkovském mikroregionu většina respondentů v místě svého bydliště nepracuje a jsou tak nuceni za zaměstnáním dojíždět (viz obrázek č. 13). Dále je tak z výsledků zřejmá špatná dostupnost pracovních míst v obcích svazku, kdy naprostá většina ji hodnotí jako špatnou nebo průměrnou (viz obrázek č. 14). Tyto výsledky se opět shodují s průzkumem Maříkové (2004), kde bylo zjištěno, že nabídka pracovních míst v obci je nedostatečná, ne-li žádná a tato skutečnost se zhoršuje se vzdáleností od města.

Podle Pospěch et al. (2009) má dojíždění za prací negativní dopad na společenský život na venkově a s odchodem mnoha lidí za prací do přilehlejších měst se venkovské oblasti stávají pouhými „noclehárnami“. Svobodová et al. (2011) souhlasí, že zapojení obyvatel do života obce komplikuje faktor dojíždění za prací nebo i do školských zařízení. Dopravní obslužnost tedy hraje důležitou roli pro zaměstnanost obyvatel ve venkovských oblastech (Freshwater 2016). Ve vytváření nových pracovních míst hraje podle Abrhám et al. (2015) a Monda et al. (2023) významnou roli podpora podnikání a zakládání mikropodniků. S tímto souhlasí Hutchinson & Eversole (2023) a dodávají, že v místech, kde se podniky nacházejí se zvyšuje ekonomická výkonnost oblasti. V našem průzkumu má podle respondentů v mikroregionu právě podpora malých a středních podniků největší potenciál pro podporu zaměstnanosti (viz obrázek č. 15). Jak uvádějí Hamplová a Kovárník (2017), tak vznik nových podniků nemá kladný vliv na zvýšení zaměstnanosti jen v místě kde se podnik nachází, ale má i pozitivní vedlejší účinky na růst pracovních míst v sousedních oblastech.

Sharav et al. (2019) zmiňuje, že se venkovské oblasti často potýkají se špatnou dostupností veřejné dopravy s nízkou frekvencí spojů a veřejná doprava tak může být jeden z faktorů ovlivňující rozvoj venkova. Podle průzkumu provedeným Watthanaklang et al. (2024) má vnímaná kvalita služeb přímý vliv na vnímání dostupnosti veřejné dopravy. V našem průzkumu bylo zjištěno, že všichni respondenti mají dostupnou autobusovou nebo vlakovou zastávku (viz obrázek č. 8). Na otázku, zda jsou spokojeni s tímto dopravním spojením však více než polovina dotazovaných byla spokojena jen částečně, nebo spokojeni nebyli vůbec (viz obrázek č. 9). Tyto výsledky spokojenosti s dopravním spojením si lze odůvodnit tím, že v průzkumu byl zjištěn hlavní dopravní problém, a to je malý počet spojů (viz obrázek č. 10). Al-Suleiman et al. (2023) uvádějí, že kvalita autobusové zastávky obecně závisí především na četnosti pravidelného provozu. V průzkumu provedeným Norhisham et al. (2020) bylo zjištěno, že nízká frekvence spojů veřejné dopravy může zapříčinit snížení jejího využívání, a dokonce vést k zániku daného dopravního autobusového spoje. Na tato zjištění navazují výsledky výzkumu od Gössling et al. (2023), kdy při nedostatečné veřejné dopravě s malou frekvencí spojů je obyvatelstvo venkovských oblastí nuceno využívat k dopravě osobní automobil. Ahern a Hine (2015)

k tomuto dodávají, že v oblastech s vysokou závislostí na automobilové dopravě pak dochází k snižování motivace zajistit lepší a dostatečnou veřejnou dopravu, což má relativně negativní dopady na obyvatelstvo, jež auto k dispozici nemá.

Monda et al. (2023) poukazují na to, že se iniciativy v oblasti rozvoje venkova mohou zaměřit i na jiná odvětví a jako příklad uvádí cestovní ruch, který může vytvořit rozmanitou nabídku pracovních příležitostí. Dle Funduk et al. (2024) pomáhá cestovní ruch na venkově zachovat kulturní a přírodní dědictví a představuje udržitelnější formu cestovního ruchu. Naším dotazníkovým šetřením bylo zjištěno, že nejvíce dostupnou formou venkovského cestovního ruchu v mikroregionu jsou cyklostezky (viz obrázek č. 11). Pantelaki et al. (2023) zmiňují, že se v posledních letech stává cyklistika populární jako druh venkovského cestovního ruchu, protože se jedná o zdraví prospěšné zážitky v přírodě z cestování. Rovněž pomáhá obohacovat místní prostředí a ze sociálního hlediska je přímý kontakt turistů s místní komunitou příležitostí pro mezilidské interakce. Z našeho průzkumu je tato popularita cyklostezek zřejmá, neboť i přestože jsou cyklostezky nejvíce dostupnou formou venkovského cestovního ruchu, tak by obyvatelé uvítali jejich rozšíření (viz obrázek č. 12). Leichenko a Taylor (2024) také upozorňují na zvýšenou oblibu cyklostezek v posledních několika letech a dále uvádějí, že rozšiřování cyklistické infrastruktury je vnímáno jako katalyzátor proměny venkova. Cyklostezky přispívají k mobilitě a kvalitě života a tento stejný účel podle Kolodinsky et al. (2013) plní i víceúčelové stezky. Z našich výsledků vyplynuly jako nejméně dostupné formy venkovského cestovního ruchu naučné stezky (viz obrázek č. 11), a dále vyšlo najevo, že o poskytování této formy je jeven největší zájem (viz obrázek č. 12). Podle Nevřelové a Ružičkové (2019) představují naučné stezky jeden z významných motivačních podnětů k návštěvě území a zároveň se stávají díky informačním panelům zdrojem důležitých informací o krajině a historických památkách. S tímto tvrzením se ztotožňuje Šíp et al. (2020), kdy vytváření stezek s určitou tematikou jako třeba naučné či vinařské stezky zvyšují poptávku po turistice. Dále dodává, že budování nových stezek s sebou nese potřebu vytváření nových stravovacích, ubytovacích a dopravních služeb. Ryglová (2007) zmiňuje, že i když jednotlivé kraje disponují poměrně ucelenou sítí turistických a cyklistických tras, tak ne všechny dosahují dostatečně vysokých kvalit pro přilákání většího množství turistů. V dalším výzkumu, který provedli Ryglová et al. (2017), se zabývali stěžejními faktory kvality z pohledu poptávky po cestovním ruchu a jejich analýza odhalila 6 dimenzí ovlivňujících kvalitu venkovského cestovního ruchu. Jedná se o atraktivitu/zážitek, image, dopravu, pohodlí (well-being), informace/komunikace a služby. Při posuzování těchto 6 dimenzí zjistili, že pro návštěvníka venkovské oblasti je nejvýznamnější dimenze pohodlí (well-being), která měla v jejich analýze následně vliv na celkovou spokojenost turistů v navštívené destinaci.

Mikroregion Loučná má výhodnou geografickou polohu, která je podle Perlín et al. (2010) jedním z faktorů ovlivňujících možnosti rozvoje venkova. Nachází se v zázemí velkého města a v takto rurální krajině poblíž větších měst dochází ke změně struktury místní venkovské populace a s tím se mění i její požadavky na dostupnost základních služeb. Právě tyto základní služby bývají často nedostupné a nejčastěji se jedná o základní a mateřské školy (Slach & Ženka et al. 2021). Goodwin-Hawkins et al. (2021) zmiňují, že poskytování služeb a jejich dostupnost jsou výzvou pro venkovské oblasti. Maříková (2004) ve svém výzkumu objevila souvislost mezi vybaveností obce službami a vzdáleností obce od nejbližšího města, přičemž čím vzdálenější obec je, tím lépe je vybavená a naopak. Tím se projevuje stálá závislost

venkovských obcí na městech a k této závislosti dodává, že často vítězí argumenty o nepotřebnosti vylepšení vybavenosti obce nad snahou zkvalitnit život ve venkovské obci, neboť tato vybavenost může být snadno dostupná v blízkém městě. Z výsledků našeho dotazníkového šetření vyplývá, že téměř polovina respondentů nemá přístup k mateřským nebo základním školám a z těchto zařízení je častěji dostupná mateřská škola (viz obrázek č. 16). Tento výsledek lze vysvětlit tvrzením vyplývajícím z analýzy od Bernarda et al. (2021), kde byl zjištěn mírný nárůst vybavenosti obcí mateřskými školami. Dále analýza dat od Bernarda et al. (2021) poukazuje na zřetelný pokles vybavenosti zdravotnických zařízení. Tento pokles je pozorovatelný i z našich výsledků, kdy naprostá většina obyvatel v mikroregionu nemá dostupnou žádnou ze zdravotnických služeb (viz obrázek č. 18). Ve venkovských obcích se tak umocňuje problém, na který poukazují Slach a Ženka et al. (2021), kdy se jedná o nedostatek lékařů a jejich častá neochota pracovat mimo menší města. Jeden z dalších problémů je vysoký věk lékařů, čímž vzrůstá riziko jejich odchodu do důchodu a následné nepokrytí obyvatelstva příslušnou péčí. Tyto problémy se však netýkají jen venkovských oblastí, ale dlouhodobě trápí celou Českou republiku. Bernarda et al. (2021) dále zmiňují, že jediným prvkem vybavenosti se zřetelným trendem růstu jsou různé typy sportovních hřišť. Naše výsledky s tímto tvrzením souhlasí, neboť při dotazování dostupnosti vybraných služeb byly nejvíce zastoupeny sportovní a dětské hřiště (viz obrázek č. 21). Dále je z našich výsledků patrné, že jsou nejvíce postrádané zdravotnické služby a vzdělávací zařízení (viz obrázek č. 22) a podle obyvatelstva je právě rozvoj dostupnosti služeb nejvýznamnějším faktorem pro další rozvoj mikroregionu Loučná (viz obrázek č. 23). Na naše výsledky navazují na výsledky práce Boncinelli et al. (2015), podle kterých je klíčovým faktorem určujícím úroveň kvality života venkovského obyvatelstva právě dostupnost zdravotnických a vzdělávacích služeb. Thiede et al. (2017) dodávají, že nedostatečný přístup ke službám negativně ovlivňuje kvalitu života ve venkovských komunitách a časem také může snížit schopnost dané oblasti udržet si obyvatelstvo, natož přilákat nové, které by mohlo přispět k rozvoji komunity.

7 Závěr

Tato bakalářská práce se zabývala faktory významnými pro rozvoj mikroregionu Loučná. První část práce, tedy literární rešerše, byla zaměřena na základní poznatky o problematice rozvoje venkova a popisovala rozvojové faktory. V druhé části, tedy metodice, se charakterizovalo sledované území mikroregionu Loučná. Rovněž byla popsána metoda výzkumu, kdy se v této práci jednalo o dotazníkové šetření. Výsledky z tohoto dotazníkového šetření byly graficky zpracovány a slovně ohodnoceny, následně došlo k jejich shrnutí ve SWOT analýze.

K naplnění cíle práce, tedy odhalení nejvýznamnějších faktorů pro rozvoj mikroregionu a zjištění dostupnosti služeb, sloužilo sestavené dotazníkové šetření pro obyvatelstvo mikroregionu Loučná. V našem dotazníkovém šetření bylo obyvatelstvo dotazováno na různé faktory rozvoje venkova, kterými jsou dopravní infrastruktura, dostupnost služeb, zaměstnanost a cestovní ruch. Celková dostupnost služeb z dotazníku se jeví jako průměrná. Nejvíce dostupnou formou vzdělávacího zařízení jsou mateřské školy, o něco méně se poté vyskytují základní školy a téměř polovině respondentům tyto zařízení nejsou dostupná. Zdravotnické služby jsou na tom poměrně hůře, a převážně většině nejsou vůbec dostupné. Naproti tomu skoro třičtvrtě respondentů má k dispozici obchod s potravinami a stejně tak společenský sál. Téměř v každé obci mikroregionu se vyskytuje restaurace/hospoda, dětské hřiště a sportovní areál. Každá obec v mikroregionu disponuje zastávkou veřejné dopravy, ale při dotazování na spokojenost s dopravním spojením byla spokojena pouze polovina dotazovaných, přičemž byl zjištěn hlavní dopravní problém, kterým je malý počet spojů.

Formy venkovského cestovního ruchu mají možnost se v tomto mikroregionu rozvíjet. Nejvíce jsou zde dostupné cyklostezky, ale respondenti by uvítali jejich rozšíření. Zároveň jsou nejméně dostupnou formou venkovského cestovního ruchu v tomto mikroregionu naučné stezky, které mají ale potenciál růstu, neboť o ně byl mezi respondenty jeven největší zájem. Většina obyvatelstva mikroregionu musí za zaměstnáním dojíždět a v místě svazku obcí pracuje pouhá jedna pětina. Dostupnost pracovních míst byla respondenty vyhodnocena jako nedostačující a pro zlepšení zaměstnanosti v místě mikroregionu by nejčastěji podpořili malé a středně velké podniky.

Z průzkumu je patrné, že venkov disponuje určitými nevýhodami a nejvíce podstatnou nevýhodou podle našich respondentů je omezený přístup ke službám. I když se mikroregion nachází ve výhodné geografické poloze a jeho obyvatelstvo tak může mít přístup k hojně zastoupeným službám v krajském městě, tak by i tak uvítalo lepší dostupnost těchto služeb ve svém mikroregionu. Na otázku v dotazníku, který faktor je nejvýznamnější pro rozvoj mikroregionu, obyvatelstvo také nejčastěji spatřovalo největší význam v rozvoji dostupnosti služeb. Těmito výsledky z dotazníkového šetření byla potvrzena první stanovená hypotéza, která zněla, že nejvýznamnějším faktorem pro rozvoj mikroregionu Loučná je rozvoj služeb. Z výsledků dále vyšlo najevo, že nejvíce postrádanou službou ze všech dotazovaných byla zdravotnická, následovaná službou vzdělávací. Díky těmto výsledkům tak můžeme potvrdit i druhou hypotézu, která konstatovala, že v mikroregionu je nedostatek poskytovaných vzdělávacích a zdravotnických služeb. Závěrem lze říci, že pro rozvoj mikroregionu Loučná mohou hrát největší roli faktor dostupnosti služeb. Po tomto faktoru může mít velký význam zlepšení pracovní nabídky v mikroregionu.

8 Literatura

8.1 Literární zdroje

Abreu I, Nunes JM, Mesias FJ. 2019. Can Rural Development Be Measured? Design and Application of a Synthetic Index to Portuguese Municipalities. *Social Indicators Research* **145**:1107-1123.

Abrhám J, Strielkowski W, Vošta M, Šlajs J. 2015. Factors that influence the competitiveness of Czech rural small and medium enterprises. *Agricultural Economics* **61**:450-460.

Abrhám J. 2017. Project management and funding in the euroregions. *Polish Journal of Management Studies* **16**:7-20.

Ahern A, Hine J. 2015. Accessibility of Health Services for Aged People in Rural Ireland. *International Journal of Sustainable Transportation* **9**:389-395.

Al-Suleiman TI, Al-Torkman R, Mujalli RO. 2023. Performance Analysis of Public Bus Transport Services in Rural Areas. *Jordan Journal of Civil Engineering* **17**:272-292.

Amcoff J, Westholm E. 2007. Understanding rural change-demography as a key to the future. *Futures* **39**:363-379.

Andersson A, Höjgård S, Rabinowicz E. 2017. Evaluation of results and adaptation of EU Rural Development Programmes. *Land Use Policy* **67**:298-314.

Ashley C, Maxwell S. 2001. Rethinking Rural Development. *Development Policy Review* **19**:395-425.

Aubert F, Frère Q, Lépicier D, Védrine L. 2022. Decentralization and rural development policies effectiveness: a quasi-experimental evaluation of the LEADER programme. *Regional Studies* DOI: 10.1080/00343404.2022.2129606.

Aytuğ HK, Mikaeili M. 2017. Evaluation of Hopa's Rural Tourism Potential in the Context of European Union Tourism Policy. *Procedia Environmental Sciences* **37**:234-245.

Bartkowiak-Bakun N. 2017. The diversity of socioeconomic development of rural areas in Poland in the Western Borderland and the problem of post-state farm localities. *Oeconomia Copernicana* **8**:417-432.

Berg J, Ihlström J. 2019. The importance of public transport for mobility and everyday activities among rural residents. *Social Sciences* **8**:(e58) DOI: 10.3390/socsci8020058.

- Bernard J, Joukl M, Vítková L. 2021. Občanská vybavenost malých obcí: diagnóza, standardy, plánování. *Urbanismus a územní rozvoj* **24**:22-30.
- Bernard J, Kostecký T, Illner M, Vobecká J. 2011. Samospráva venkovských obcí a místní rozvoj. SLON, Praha.
- Bernard J, Kostecký T, Mikešová R, Šafr J, Šimon M, Trlifajová L, Hurrle J. 2018. Nic se tady neděje...: Životní podmínky na periferním venkově. SLON, Praha.
- Bernard J, Kostecký T. 2010. Části obcí s vlastní samosprávou a bez ní: Vliv administrativního statusu části obce na její rozvoj. *Acta Politologica* **2**:46-61.
- Binek J, et al. 2007. Venkovský prostor a jeho oživení. Georgetown, Brno.
- Bock BB. 2016. Rural Marginalisation and the Role of Social Innovation; A Turn Towards Nexogenous Development and Rural Reconnection. *Sociologia Ruralis* **56**:552-573.
- Boncinelli F, Pagnotta G, Riccioli F, Casini L. 2015. The determinants of quality of life in rural areas from a geographic perspective: The case of Tuscany. *Review of Urban and Regional Development Studies* **27**:104-117.
- Brezzi M, Dijkstra L, Ruiz V. 2011. OECD Extended Regional Typology: The Economic Performance of Remote Rural Regions. OECD Regional Development Working Papers, 2011/06, OECD Publishing. DOI: 10.1787/5kg6z83tw7f4-en.
- Brown DL, Argent N. 2016. The Impacts of Population Change on Rural Society and Economy. Pages 85-95 in Shucksmith M, Brown DL, Argent N, editors. *Routledge International Handbook of Rural Studies*. Routledge, London.
- Castaño J, Blanco M, Martinez P. 2019. Reviewing counterfactual analyses to assess impacts of EU rural development programmes: What lessons can be learned from the 2007-2013 Ex-post evaluations? *Sustainability* **11**:(e1105) DOI: 10.3390/su11041105.
- Čmejrek J. 2008. Obce a regiony jako politický prostor. Alfa Nakladatelství, Praha.
- Čmejrek J, et al. 2009. Participace občanů na veřejném životě venkovských obcí ČR. Kernberg Publishing, Praha.
- del Olmo-García F, Domínguez-Fabián I, Crecente-Romero FJ, del Val-Núñez MT. 2023. Determinant factors for the development of rural entrepreneurship. *Technological Forecasting and Social Change* **191**:(e122487) DOI: 10.1016/j.techfore.2023.122487.

Dlouhá J, Pospíšilová M, Vávra J. 2021. Podmínky k udržitelnému rozvoji na venkově – jak podporovat transformační procesy v praxi? Role místních znalostí a celoživotního učení v procesech udržitelného rozvoje regionů. *Envigogika* **16** DOI: 10.14712/18023061.633.

Freshwater D. 2016. Economic Transformations: Understanding the Determinants of Rural Growth. Pages 99-107 in Shucksmith M, Brown DL, Freshwater D, editors. *Routledge International Handbook of Rural Studies*. Routledge, London.

Fuduk M, Biondić I, Simonić AL. 2024. Revitalizing Rural Tourism: A Croatian Case Study in Sustainable Practices. *Sustainability* **16**:(e31) DOI: 10.3390/su16010031.

Goodwin-Hawkins B, Oedl-Wieser T, Ovaska U, Morse A. 2021. Rural service hubs and socially innovative rural-urban linkages: A conceptual framework for nexogenous development. *Local Economy* **36**:551-568.

Gössling S, Freytag T, Humpe A, Scuttari A. 2023. Keeping older people mobile: Autonomous transport services in rural areas. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives* **18**:(e100778) DOI: 10.1016/j.trip.2023.100778.

Grasseová M. 2006. Využití SWOT analýzy pro dlouhodobé plánování. *Obrana a strategie* **2**:48-55.

Hamplová E, Kovárník J. 2017. Regionální disparity koncentrace aktivních podnikatelských jednotek v české republice v letech 2010–2016. Pages 178-184 in Klímová V, Žitek V, editors. *XX. mezinárodní kolokvium o regionálních vědách: Sborník příspěvků*. Masarykova univerzita, Brno.

Hanlon N, Kearns R, 2016. Health and Rural Places. Pages 62-70 in Shucksmith M, Brown DL, Argent N, editors. *Routledge International Handbook of Rural Studies*. Routledge, London.

Heffner K, Twardzik M. 2022. Rural Areas in Poland – Changes Since Joining the European Union. *European Countryside* **14**:420-438.

Hilmawan R, Aprianti Y, Vo DTH, Yударuddin R, Bintoro RFA, Fitrianto Y, Wahyuningsih N. 2023. Rural development from village funds, village-owned enterprises, and village original income. *Journal of Open Innovation: Technology, Market, and Complexity* **9**:(e100159) DOI: 10.1016/j.joitmc.2023.100159.

Holeček J, Binek J, Galvasová I, Chabičovská K, Svobodová H. 2009. Obec a její rozvoj v širších souvislostech. *GaREP*, Brno.

Homolka J. 2002. Regional development as a presumption of general development of society. *Agricultural Economics* **48**:102-105.

- Hutchinson D, Eversole R. 2023. Local agency and development trajectories in a rural region. *Regional Studies* **57**:1428-1439.
- Cheng LC, Chen K, Lee MC, Li KM. 2021. User-Defined SWOT analysis – A change mining perspective on user-generated content. *Information Processing and Management* **58**:(e102613) DOI: 10.1016/j.ipm.2021.102613.
- Chermack TJ, Kasshanna BK. 2007. The use and misuse of swot analysis and implications for hrd professionals. *Human Resource Development International* **10**:383-399.
- Chromý P, Jančák V, Marada M, Havlíček T. 2011. Venkov-žitý prostor: regionální diference percepcie venkova představiteli venkovských obcí v Česku. *Geografie* **116**:23-45.
- Jáč I, et al. 2010. Jedinečnost obce v regionu. Professional Publishing, Praha.
- Jandourek J. 2007. Sociologický slovník. Portál, Praha.
- Johansen PH, Tietjen A, Iversen EB, Lolle HL, Fisker JK. 2022. Rural quality of life. Manchester University Press, Manchester.
- Khandker SR, Bakht Z, Koolwal GB. 2009. The poverty impact of Rural roads: Evidence from Bangladesh. *Economic Development and Cultural Change* **57**:685-722.
- Klufová R. 2015. Demografický vývoj a typologie českého venkova v kontextu prostorových souvislostí. Wolters Kluwer, Praha.
- Kolodinsky JM, DeSisto TP, Propen D, Putnam ME, Roche E, Sawyer WR. 2013. It is not how far you go, it is whether you can get there: Modeling the effects of mobility on quality of life in rural New England. *Journal of Transport Geography* **31**:113-122.
- Košťálová J, Vávra J. 2021. Benefits of the LEADER method for local agenda 21 – case study from their application in the Czech Republic. *Agricultural Economics* **67**:246-254.
- Koudelka Z. 2001. Obce a kraje podle reformy veřejné správy v roce 2001. Linde, Praha.
- Kouřilová J, Květoň V, Pělucha M, Wokoun R. 2012. Synergie vztahu město-venkov. Alfa Nakladatelství, Praha.
- Kubátová H. 2016. Proměny příměstského venkova a venkovské každodennosti. Univerzita Palackého v Olomouci, Olomouc.
- Labounková V, Půček M, Rohrerová L, et al. 2009. Metodická příručka pro zpracování strategických rozvojových dokumentů mikroregionů. Ústav územního rozvoje, Brno.

Labouňková V. 2008. Monitoring mikroregionů v České republice v letech 2000-2007: online aplikace evidence mikroregionů a jejich rozvojových dokumentů (iMR). *Urbanismus a územní rozvoj* **11**:15-19.

Leichenko R, Taylor C. 2024. Promoting rural sustainability transformations: Insights from U.S. bicycle route and trail studies. *Journal of Rural Studies* **106**:(e103205) DOI: 10.1016/j.jrurstud.2024.103205.

Li Y, He J, Yue Q, Kong X, Zhang M. 2022. Linking rural settlements optimization with village development stages: A life cycle perspective. *Habitat International* **130**:(e102696) DOI: 10.1016/j.habitatint.2022.102696.

Li Y, Westlund H, Liu Y. 2019. Why some rural areas decline while some others not: An overview of rural evolution in the world. *Journal of Rural Studies* **68**:135-143.

López-Penabad MC, Iglesias-Casal A, Rey-Ares L. 2022. Proposal for a sustainable development index for rural municipalities. *Journal of Cleaner Production* **357**:(e131876) DOI: 10.1016/j.jclepro.2022.131876.

Lošťák M, Hudečková H. 2008. Agriculture and farming related activities: Their actors and position in the LEADER approach. *Agricultural Economics* **54**:245-262.

Lucian P. 2018. Durable rural development through the 2014-2020 national rural development Program. *Studies in Business and Economics* **13**:147-152.

Majerová V. 2007. Social factors influencing the differences between developed and less developed regions. *Agricultural Economics* **53**:513-517.

Mantino F. 2021. Rural areas between locality and global networks. Local development mechanisms and the role of policies empowering rural actors. *Bio-based and Applied Economics* **10**:265-281.

Maříková H, Petrušek M, Vodáková A, et al. 1996. *Velký sociologický slovník*. Karolinum, Praha.

Maříková P. 2007. Countryside in the Czech Republic-Determination, criteria, borders. *Agricultural Economics* **53**:247-255.

Maříková P. 2009. Trendy vývoje venkovského prostoru. Pages 159-201 in Husa J, Votava J, editors. *Odborné vzdělávání a celoživotní učení v kontextu vývoje venkovského prostoru v ČR*. Česká zemědělská univerzita, Institut vzdělávání a poradenství, Praha.

- Matěja Z. 2017. Webbova typologie územních jednotek a její modifikace hodnotící změny věkové struktury obyvatelstva. Pages 381-388 in Klímová V, Žítek V, editors. XX. mezinárodní kolokvium o regionálních vědách: Sborník příspěvků. Masarykova univerzita, Brno.
- Meloni C, Grazini C, Marino M, Rocchi B, Severini S. 2024. Are rural households poorer than non-rural households in Europe? *Journal of Rural Studies* **106**:(e103214) DOI: 10.1016/j.jrurstud.2024.103214.
- Monda A, Feola R, Parente R, Vesce M, Botti A. 2023. Rural development and digital technologies: a collaborative framework for policy-making. *Transforming Government: People, Process and Policy* **17**:328-343.
- Moseley M. 2003. *Rural Development: Principles and Practice*. SAGE, London.
- Mujčinović A, Nikolić A, Tuna E, Stamenkovska IJ, Radović V, Flynn P, McCauley V. 2021. Is it possible to tackle youth needs with agricultural and rural development policies? *Sustainability* **13**:(e8410) DOI: 10.3390/su13158410.
- Musinguzi P, Baker D, Larder N, Villano RA. 2023. Critical Success Factors of Rural Social Enterprises: Insights from a Developing Country Context. *Journal of Social Entrepreneurship* DOI: 10.1080/19420676.2022.2162108.
- Nevřelová M, Ružičková J. 2019. Educational potential of educational trails in terms of their using in the pedagogical process (Outdoor Learning). *European Journal of Contemporary Education* **8**:550-561.
- Noack A, Federwisch T. 2020. Social Innovation in Rural Regions: Older Adults and Creative Community Development. *Rural Sociology* **85**:1021-1044.
- Nooripoor M, Khosrowjerdi M, Rastegari H, Sharifi Z, Bijani M. 2021. The role of tourism in rural development: Evidence from Iran. *GeoJournal* **86**:1705-1719.
- Norhisham S, Abu Bakar MF, Abd Samad ZH, Syamsir A, Zaini N'atiah, Katman HY, Ramli MZ. 2020. Evaluating Passenger Load Factor of Public Bus Services in West Klang Valley. *Lecture Notes in Civil Engineering* **59**:95-102.
- Nunvářová S, Petr O. 2015. Netradiční pohled na definici venkova. Pages 499-507 in Klímová V, Petr O, editors. XVIII. mezinárodní kolokvium o regionálních vědách: Sborník příspěvků. Masarykova univerzita, Brno.
- OECD. 2016. *A New Rural Development Paradigm for the 21st Century: A Toolkit for Developing Countries*. Development Centre Studies, OECD Publishing, Paris. DOI: 10.1787/9789264252271-en.

OECD. 2022. Regional Governance in OECD Countries: Trends, Typology and Tools. OECD Multi-level Governance Studies, OECD Publishing, Paris. DOI: 10.1787/4d7c6483-en.

Olmedo L, Rinne-Koski KM, O'Shaughnessy M, Matilainen A, Lähdesmäki M. 2024. Support structures for a plural economy in rural areas? Analysing the role of community-based social enterprises. *Sociologia Ruralis* **64**:82-103.

O'Shaughnessy M, Christmann G, Richter R. 2023. Introduction. Dynamics of social innovations in rural communities. *Journal of Rural Studies* **99**:187-192.

Pantelaki E, Crotti D, Maggi E. 2023. Cycling tourism in Italy: Multimodal transport behaviours in a latent class analysis. *Research in Transportation Business and Management* **48**:(e100861) DOI: 10.1016/j.rtbm.2022.100861.

Pělucha M, et al. 2012. Venkov na prahu 21.století. Alfa Nakladatelství, Praha.

Pělucha M, Kasabov E. 2020. Rural development in the Digital Age: Exploring Neo-Productivist EU Rural Policy. Routledge, London.

Perlín R, Hupková M. 2010. Venkovy a venkované: Dopovodná publikace k výstavě Venkovy a venkované. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, Praha.

Perlín R, Kučerová S, Kučera Z. 2010. Typologie venkovského prostoru Česka. *Geografie* **115**:161-187.

Pospěch P, Delín M, Spěšná D. 2009. Quality of life in Czech rural areas. *Agricultural Economics* **55**:284-295.

Rodriguez M, Sanchez LM, Cejudo E, Camacho JA. 2019. Variety in local development strategies and employment: Leader programme in Andalusia. *Agricultural Economics* **65**:43-50.

Ryglová K, Rašovská I, Šácha J. 2017. Rural Tourism-Evaluating the Quality of Destination. *European Countryside* **9**:769-788.

Ryglová K. 2007. Limiting factors in the field of business activities in rural tourism. *Agricultural Economics* **53**:421-431.

Sharav N, Givoni M, Shiftan Y. 2019. What transit service does the periphery need? A case study of Israel's rural country. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* **125**:320-333.

Shucksmith M, Brown DL. 2016. Routledge International Handbook of Rural Studies. Routledge, London.

- Slach O, Ženka J, et al. 2021. Výzvy a scénáře rozvoje venkovských oblastí. En Face, Ostrava.
- Sobolewska-Mikulska K, Bielska A, Sajnóg N. 2023. Social assessment of the paradigm of multifunctional rural development – A case study of the Mazowieckie voivodeship. *Economics and Environment* **86**:396-416.
- Standar A, Kozera A. 2019. The role of local finance in overcoming socioeconomic inequalities in Polish rural areas. *Sustainability* **11**:(e5848) DOI: 10.3390/su11205848.
- Steiner A, Teasdale S. 2019. Unlocking the potential of rural social enterprise. *Journal of Rural Studies* **70**:144-154.
- Straka J, Tuzová M. 2016. Factors affecting development of rural areas in the Czech Republic: A literature review. *Acta Universitatis Agriculturae et Silviculturae Mendelianae Brunensis* **64**:2141-2150.
- Stříbrná M. 2015. Venkovská turistika a agroturistika. Profi Press, Praha.
- Svobodová H, Konečný O, Binek J, Chabičovská K, Holeček J, Galvasová I, Věžník A, Hynek A. 2011. Synergie ve venkovském prostoru. GaREP, Brno.
- Šíp J, et al. 2020. Venkovský cestovní ruch: Aktuální témata cestovního ruchu. Masarykova univerzita, Brno.
- Škrabal I, Nunvářová S, Novák J, Třebický V. 2006. Metodika zavádění managementu rozvoje mikroregionů. Centrum pro komunitní práci, Přerov.
- Thiede BC, Brown DL, Sanders SR, Glasgow N, Kulcsar LJ. 2017. A Demographic Deficit? Local Population Aging and Access to Services in Rural America, 1990–2010. *Rural Sociology* **82**:44-74.
- Tomšík K. 2009. Vývoj a perspektivy evropského venkova. Wolters Kluwer, Praha.
- Van Assche K, Hornidge AK. 2015. Rural development: Knowledge & expertise in governance. Wageningen Academic Publishers, Wageningen.
- Ward N, Brown DL. 2009. Placing the rural in regional development. *Regional Studies* **43**:1237-1244.
- Watthanaklang D, Jomnonkwao S, Champahom T, Wisutwattanasak P. 2024. Exploring accessibility and service quality perceptions on local public transportation in Thailand. *Case Studies on Transport Policy* **15**:(e101144) DOI: 10.1016/j.cstp.2023.101144.

Wiggins S, Proctor S. 2001. How special are rural areas? The economic implications of location for rural development. *Development Policy Review* **19**:427-436.

Wokoun R, et al. 2007. *Regionální rozvoj a jeho management v České republice*. Oeconomica, Praha.

Woods M. 2011. *Rural*. Routledge, London.

Yu Z, Yuan D, Zhao P, Lyu D, Zhao Z. 2023. The role of small towns in rural villagers' use of public services in China: Evidence from a national-level survey. *Journal of Rural Studies* **100**:(e103011) DOI: 10.1016/j.jrurstud.2023.103011.

8.2 Internetové zdroje

ČSÚ. 2008. Varianty vymezení venkova a jejich zobrazení ve statistických ukazatelích v letech 2000 až 2006. Available from <https://www.czso.cz/csu/czso/varianty-vymezeni-venkova-a-jejich-zobrazeni-ve-statistickych-ukazatelich-v-letech-2000-az-2006-n-o08us2n3fa> (accessed February 2024).

Maříková P. 2004. Malé obce-sociologický pohled. Available from <https://www.mvcr.cz/clanek/problematika-malych-obci.aspx> (accessed April 2024).

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. 2019. *Koncepce rozvoje venkova*. Available from <https://mmr.gov.cz/cs/ministerstvo/regionalni-rozvoj/regionalni-politika/koncepce-a-strategie/koncepce-rozvoje-venkova> (accessed March 2024).

Ministerstvo vnitra České republiky. 2024. Informativní počty obyvatel v obcích. Available from <https://www.mvcr.cz/clanek/informativni-pocty-obyvatel-v-obcich.aspx> (accessed April 2024).

NS MAS ČR. 2024. Co jsou MAS. Available from <https://www.nsmascr.cz/o-nas/co-jsou-mas/> (accessed March 2024).

Perlín R. 2009. Vymezení venkovských obcí v Česku. Available from <https://denik.obce.cz/clanek.asp?id=6384068&ht=Perl%EDn> (accessed February 2024).

Svazek obcí Loučná. 2020. *Strategie rozvoje*. Available from https://mikroregion-loucna.cz/dokumenty/seznam.phtml?limit=25&id_objektu=141620&slozka=38&hl_text=&datum=13.04.2024 (accessed April 2024).

9 Seznam použitých zkratk a symbolů

ČSÚ	Český statistický úřad
EAFRD	Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova
EFRR	Evropský fond pro regionální rozvoj
EMFF	Evropský námořní a rybářský fond
ESF	Evropský sociální fond
ESIF	Evropské strukturální a investiční fondy
Eurostat	Statistický úřad Evropských společenství
FS	Fond soudržnosti (kohezní fond)
LEADER	Propojení akcí pro rozvoj venkova (Links between Actions for the Development of the Rural Economy)
NS MAS	Národní síť Místních akčních skupina
NUTS	Nomenklatura územních statistických jednotek
OECD	Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj
ppsm	počet obyvatel na jednu míli čtvereční (person per square mile)
SWOT	silné stránky, slabé stránky, příležitosti, hrozby
SZP	Společná zemědělská politika

10 Seznam obrázků

Obrázek 1: Venkovské regiony podle hustoty zalidnění dle obcí s rozšířenou působností s limitem 150 obyv./km ²	12
Obrázek 2: Mapa území mikroregionu Loučná.....	24
Obrázek 3: Pohlaví respondentů	32
Obrázek 4: Věk respondentů	33
Obrázek 5: Struktura respondentů.....	33
Obrázek 6: Výhody života na venkově	34
Obrázek 7: Nevýhody života na venkově	34
Obrázek 8: Dostupnost zastávek hromadné dopravy	35
Obrázek 9: Spokojenost obyvatel s dopravním spojením	35
Obrázek 10: Názor obyvatel na hlavní dopravní problém	36
Obrázek 11: Dostupné formy venkovského cestovního ruchu.....	36
Obrázek 12: Cestovní aktivity, které by obyvatelé uvítali	37
Obrázek 13: Obyvatelé, kteří jsou zaměstnání v místě bydliště	38
Obrázek 14: Dostupnost pracovních míst	38
Obrázek 15: Kroky, kterými by měla být podpořena zaměstnanost	39
Obrázek 16: Dostupnost vzdělávacích zařízení	39
Obrázek 17: Spokojenost s dostupností vzdělávacích zařízení	40
Obrázek 18: Dostupnost zdravotnických služeb	40
Obrázek 19: Dostupnost obchodu s potravinami	41
Obrázek 20: Kulturní vybavenost	41
Obrázek 21: Dostupnost vybraných služeb	42
Obrázek 22: Nejvíce postrádaná služba	42
Obrázek 23: Názor obyvatelstva na nejdůležitější faktor rozvoje.....	43

11 Seznam tabulek

Tabulka 1: Kritéria vymezení venkovských sídel	13
Tabulka 2: Dostupnost veřejných služeb v obcích svazku.....	26
Tabulka 3: SWOT analýza výsledků dotazníku	43