

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie

Radek VĚNTUS

**SOCIO-PROSTOROVÁ EXKLUZE V DOPRAVNĚ GEOGRAFICKÉM KONTEXTU
OLOMOUCKÉHO KRAJE**

Diplomová práce

Vedoucí práce: doc. Mgr. Pavel KLAPKA, Ph.D.

Olomouc 2024

Bibliografický záznam

Autor (osobní číslo): Radek Věntus (R200077)

Studijní obor: Geografie a regionální rozvoj

Název práce: Socio-prostorová exkluze v dopravně geografickém kontextu Olomouckého kraje

Title of thesis: Socio-spatial exclusion in transport geographical context of the Olomouc region

Vedoucí práce: doc. Mgr. Pavel Klapka, Ph.D.

Rozsah práce: 94 stran, 5 vázaných příloh

Abstrakt: Práce se věnuje konkrétním projevům periferality a sociální exkluze v obcích Olomouckého kraje. Práce využívá převážně dat ze SLDB 2021, které dále porovnává s dopravně geografickými charakteristikami. Pomocí syntézy dat identifikuje prostorové i kvalitativní projevy těchto vztahů, které dále diskutuje v kontextu identifikovaných problémových oblastí.

Klíčová slova: periferie, dopravní charakteristiky, prostorová analýza, Olomoucký kraj

Abstract: The thesis focuses on specific manifestations of peripherality and social exclusion in the municipalities of the Olomouc Region. The work uses mainly data from SLDB 2021, which is further compared with transport geographical characteristics. Using data synthesis, it identifies spatial and qualitative expressions of these relationships, which it further discusses in the context of the identified problem areas.

Keywords: peripheries, transport characteristics, spatial analysis, the Olomouc Region

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci vypracoval samostatně pod odborným vedením pana doc. Mgr. Pavla Klapky, Ph.D. a uvedl v ní veškerou literaturu i ostatní zdroje, které jsem v rámci práce použil.

V Olomouci, dne 17. 4. 2024

.....

Radek Věntus

Poděkování

Tímto bych rád poděkoval panu doc. Mgr. Pavlu Klapkovi, Ph.D. za ochotné vedení mé diplomové práce a za cenné rady a připomínky, které mi v průběhu její tvorby poskytoval. Děkuji také ostatním, především rodině a svým blízkým, kteří mě v tvorbě této práce podporovali a dodávali mi potřebou motivaci a energii k úspěšnému dosažení cíle.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Akademický rok: 2020/2021

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Bc. Radek VĚNTUS**
Osobní číslo: **R200077**
Studijní program: **N0532A330021 Geografie a regionální rozvoj**
Studijní obor: **Geografie a regionální rozvoj**
Téma práce: **Socio-prostorová exkluze v dopravně geografickém kontextu Olomouckého kraje**
Zadávající katedra: **Katedra geografie**

Zásady pro vypracování

Práce se zaměří na identifikaci a analýzu projevů socio-prostorové exkluze obyvatelstva v Olomouckém kraji z hlediska dopravní dostupnosti a geografie dopravy. Socio-prostorovou exkluzi lze chápat jako důsledek periferality či špatné dostupnosti území dopravou, ať již veřejnou či individuální. Autor bude vycházet z charakteru dopravní sítě a dopravní obslužnosti území, na jejichž základě společně s dalšími relevantními reálnými či modelovanými údaji identifikuje oblasti potenciálně ohrožené socio-prostorovou exkluzí obyvatelstva.

Rozsah pracovní zprávy: **20 000 – 24 000 slov**
Rozsah grafických prací: **Podle potřeb zadání**
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná**

Seznam doporučené literatury:

- Bröcker, J., Korzhenevych, A., Schürmann, C. (2010): Assessing spatial equity and efficiency impacts of transport infrastructure projects. *Transportation Research B* 44, 795-811.
- Cass, N., Shove, E., Urry, J. (2005): Social exclusion, mobility and access. *The sociological review* 53 (3), 539-555.
- Halás, M. (2014): Modelovanie priestorového usporiadania a dichotómie centrum & periféria. *Geografie* 119 (4), 384-405.
- Jaroš, V. (2017): Social and transport exclusion. *Geographia Polonica* 90 (3), 247-263.
- Kamruzzaman, M., Yigitcanlar, T., Yang, J., Mohamed, M. A. (2016): Measures of transport-related social exclusion: A critical review of the literature. *Sustainability* 8 (7), 696.
- Klapka, P. (2019): Regiony a regionální taxonomie: koncepty, přístupy, aplikace. *Univerzita Palackého v Olomouci, Olomouc*.
- Kraft, S. (2016): Measuring and modelling the spatial accessibility of public transport stops in GIS. *Hungarian Geographical Bulletin* 65 (1), 57 - 69.
- Kraft, S., Vančura, M. (2009): Geographical organisation of the transport system in Czechia and its development in the transformation period. *Geografie* 114 (4), 298-315.
- Kwan, M. P., Murray, A. T., O'Kelly, M. E., Tiefelsdorf, M. (2003): Recent advances in accessibility research: Representation, methodology and applications. *Journal of Geographical Systems* 5(1), 129-138.
- Leimgruber, W. (1994): Marginality and marginal regions: problems of definition. In: David Chang Chang-Yi, Jou Sue-Ching, Lu Yin-Yuh (eds.): *Marginality and Development Issues in Marginal Regions*. Taipei: National Taiwan University, International Geographic Union, 1-18.
- Marada, M. a kol. (2010): *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku*. ČGS, Praha.
- Páez, A., Scott, D.M., Morency, C. (2012): Measuring accessibility: positive and normative implementations of various accessibility indicators. *Journal of Transport Geography* 25, 141-153.

Preston, J., Rajé, F. (2007): Accessibility, mobility and transport-related social exclusion. Journal of transport geography 15 (3), 151-160.

Vedoucí diplomové práce: **doc. Mgr. Pavel Klapka, Ph.D.**
Katedra geografie

Datum zadání diplomové práce: **25. ledna 2021**

Termín odevzdání diplomové práce: **10. dubna 2022**

L.S.

doc. RNDr. Martin Kubala, Ph.D.
děkan

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

V Olomouci dne 25. ledna 2021

OBSAH

Úvod a cíle práce	9
1 Teoretický základ výzkumu	12
1.1 Vnímání prostoru v geografii	12
1.2 Region jako fenomén geografického výzkumu	14
1.3 Typologie regionů	15
1.4 Základní kontext studia periferií	20
1.5 Aplikovaný výzkum periferních oblastí	21
1.6 Periferie versus exkluze	24
1.7 Periferie versus venkov	27
1.8 Teoretické zasazení do rámce geografie dopravy	29
1.9 Studium vlastního dopravního fenoménu	31
2 Metodologická část.....	35
2.1 Obecná východiska pro vymezení zájmové oblasti	35
2.2 Sběr a zpracování dat perifernosti.....	39
2.2.1 Zpracování datového souboru pomocí faktorové analýzy	43
2.3 Sběr a zpracování dopravně-geografických dat	48
3 Diskuse výsledků práce	53
3.1 Diskuse dílčích výsledků v kontextu SO ORP Hranice	56
3.2 Diskuse dílčích výsledků v kontextu SO ORP Jeseník	59
3.3 Diskuse dílčích výsledků v kontextu SO ORP Konice.....	61
3.4 Diskuse dílčích výsledků v kontextu SO ORP Lipník nad Bečvou	63
3.5 Diskuse dílčích výsledků v kontextu SO ORP Litovel.....	65
3.6 Diskuse dílčích výsledků v kontextu SO ORP Mohelnice	67
3.7 Diskuse dílčích výsledků v kontextu SO ORP Olomouc	69
3.8 Diskuse dílčích výsledků v kontextu SO ORP Prostějov	71
3.9 Diskuse dílčích výsledků v kontextu SO ORP Přerov.....	73
3.10 Diskuse dílčích výsledků v kontextu SO ORP Šternberk.....	75
3.11 Diskuse dílčích výsledků v kontextu SO ORP Šumperk	77
3.12 Diskuse dílčích výsledků v kontextu SO ORP Uničov	80
3.13 Diskuse dílčích výsledků v kontextu SO ORP Zábřeh	82
Závěr	85

Summary	87
Seznam literatury a zdrojů	88
Seznam příloh.....	94

ÚVOD A CÍLE PRÁCE

Jedním z klíčových výzkumných cílů v oblasti geografie bývá charakteristika zájmového území z hlediska specifik rozložení konkrétních zkoumaných jevů v prostoru. Jelikož tyto jevy v reálných podmínkách, narozdíl od některých jiných vědních oborů, nebývají zpravidla rozloženy zcela rovnoměrně či podle jasně daných pravidel, pouhé deskriptivní vyjádření takového fenoménu tak nemůžeme často považovat v geografii jako zcela dostačující. Proto následujícím krokem v takovém případě bývá právě snaha o nalezení konkrétních metodik, sloužících k vysvětlení této nerovnoměrné distribuce skrze výzkum případných korelací s jinými tematickými oblastmi geografie.

Právě sociodemografická data, kterých tato práce primárně využívá, jsou jedním z fenoménů, na které je velmi příhodné výše popsaný přístup uplatnit, jelikož struktura těchto jevů bývá zpravidla formována velmi komplexně a proměnlivě jak v kontextu prostoru, tak i času. Není žádným překvapením, že tyto vlastnosti otevírají široký prostor pro jejich kontinuální výzkum, čímž dávají vzniknout jednomu z hlavních témat humánní geografie. V širším slova smyslu v takovém kontextu mluvíme o regionalizaci jako takové, v užším významu pak pracujeme s polarizací prostoru z pohledu rozvinutosti obecně nejčastěji popisovanou dvojicí výrazů jádro a periferie. Výraz exkluze, použitý v titulu této práce, je úzce spjat právě s jedním z výše uvedených dichotomních termínů, a to konkrétně s periferiemi.

Práce se v teoretické části nejdříve věnuje definici prostoru jako základního prvku geografických výzkumů, bez kterého si činnost geografa nelze vůbec představit. Zaměřuje se na postupné změny ve vnímání prostoru, které se nejprve zformovaly do podoby prostého obecného přijetí fenoménu regionu, jako prostředku pro vyjádření objektivních rozdílů, a pouze nekritického popisného přístupu k jeho studiu. S rozvojem vědeckého myšlení se však začal vyvíjet přístup k regionům, jejichž podoba a formování začali být podrobovány kritickému zhodnocení jednotlivých vztahů a formovány byly první geografické modely vysvětlující identifikované funkční principy regionů.

Rozdílnost jednotlivých definovaných mechanismů vedla k utvoření různých typologií, z nichž nejzásadnější je pravděpodobně rozlišení regionů na formální a funkční, přičemž právě funkčním regionům, založeným na vzájemné interakci geografických jevů, a jejich konkrétním

příkladům věnujeme větší pozornost, jelikož popisují základní myšlenkové přístupy této práce. Následně se v teoretické rovině věnujeme již konkrétnímu tematickému rámci, kterým se tato práce zabývá, a který ze všech dříve zmíněných poznatků do značné míry čerpá. Tímto tématem je výzkum periferií jako geografického fenoménu značně formovaného principem fungování nodálních regionů jako nejběžnější formy socioekonomických interakcí. Shrnujeme klíčové aplikované výzkumy této problematiky především v kontextu českého prostředí, které následně konfrontujeme s jinými oblastmi, které jsou tematicky a metodologicky blízce spjaté, jmenovitě venkovem a oblastmi ohroženými v kontextu sociální exkluze. Zde pak popisujeme konkrétní dílčí rozdíly v jejich přístupech proto, abychom je mohli relevantně akcentovat i v rámci vlastního výzkumu.

Především v kontextu výzkumu exkluze je výrazným způsobem akcentovaná role dopravních aspektů jako jednoho z klíčových determinantů podoby socioekonomického prostoru. Na tento názor reaguje i naše práce, a tento vliv akcentuje pomocí praktické aplikace syntézy metod vycházejících z oblasti regionalizačních přístupů, ve spojení právě se studiem dopravního fenoménu, za využití především analýz dopravní dostupnosti a obslužnosti a následné komparace výsledných dat. S ohledem na využití těchto dopravně geografických metod je v teoretické části práce i tomuto tématu věnována část našeho zájmu, kde po základním kontextuálním představení této disciplíny se více teoreticky zaměřujeme na obecnou situaci české dopravní sítě, kde především diskutujeme kontext dopravního potenciálu a významných projevů v české dopravní síti s ním spjatých. Poslední část teoretické části pak věnujeme konkrétním přístupům v dopravní geografii, kde rozebíráme především metodiky použité dále v rámci praktické části výzkumu.

Metodicky i teoreticky je naše práce zasazena na pomezí obou výše popsaných přístupů a používá přínosných přístupů využívaných v rámci studia periférií, ale i rámci zkoumání sociální exkluze. Dílčím cílem práce je mimo jiné i praktické ověření aplikace konkrétních metodologických postupů kombinujících přístupy těchto dvou úzce spjatých výzkumných sfér. Za konkrétní cíl této práce si tak autor klade pomocí již zmíněných sociodemografických ukazatelů jednotlivých obcí zájmového celku, kterým je v tomto případě administrativní území Olomouckého kraje, identifikovat tyto sociodemograficky nepříznivé celky v rámci sledovaného území za pomoci přístupů v oblasti multikriteriální analýzy. Příčiny jejich exkluze

autor má za cíl identifikovat zejména z pohledu kvality dopravní obslužnosti i dostupnosti jednotlivých celků. Kvalita obou zmíněných dopravních charakteristik se v rámci sledovaného území může velmi výrazně lišit a může být významným participantem na rozdílných sociodemografických kvalitách jednotlivých regionů. Autor má tak za cíl nalézt přesnější formy této souvislosti mezi charakteristikou dopravní sítě a sociodemografickými ukazateli v kontextu konkrétních případů v rámci sledovaného území.

1 TEORETICKÝ ZÁKLAD VÝZKUMU

1.1 Vnímání prostoru v geografii

Absolutně nejvýznamnějším prvkem, bez kterého si nelze z principu věci představit prakticky žádný geografický výzkum, je právě prostor. Ten lze pojmout v první řadě ve formě idealizované, uměle konstruované, neovlivněné dalšími aspekty. V geometrické terminologii bychom takovýto jev mohli konkrétně v případě jeho třírozměrného pojetí vyjádřit jako shluk bodů v osách x , y , z , (Hartshorne, 1984), kdy v případě jeho idealizované, izolované podoby platí, že libovolný bod ze souboru má totožnou charakteristiku jako kterýkoliv jiný.

Chování takového shluku bodů v případě, kdy jej exponujeme určitému jevu, je pak v rámci celého celku konstantní a indiferentní, ať bychom zvolili jakoukoliv náhodnou souřadnicovou polohu pro započítání implementace. Takto podstatně zjednodušený, idealizovaný model funguje v důsledku především právě jako nástroj pro interpretaci těchto prezentovaných fenoménů, které by bylo na reálném příkladu velmi složité pozorovat, či by bylo iracionální charakterizovat základní principy jejich vývoje jiným, složitějším přístupem.

Příkladem implementace takovéto zjednodušené formy prostoru nalzáme v počátcích přístupu analýzy prostoru jako takového, a to například v práci von Thünera (1826) který na základě takto od ostatních vlivů odděleného modelového prostoru vysvětloval na základním modelu tzv. *Izolovaného státu* přirozené rozložení jednotlivých zemědělských sfér s ohledem na rostoucí vzdálenost od jádra a s tím souvisejícími rostoucí časovou náročností dopravy komodit. Podobným příkladem idealizovaného pojetí prostoru je schématické pojetí teorie centrálních míst v pojetí Waltera Christallera (1933), který vyjadřoval v takto ideálním prostředí svou teorii geometrického rozložení sídlení struktury do hierarchicky skladebných hexagonů, v nichž rozložení jednotlivých sídel se odlišuje v závislosti na konkrétních zájmech o optimalizaci jednotlivých sociálních sfér například z pohledu tržního (K 3), dopravního (K 4) či správního (K 7) a jejichž principy jsou dále rozebrány v následujících částech této práce. Reálný prostor však výše popsané ideální vlastnosti postrádá a jednotlivé jevy jsou v něm rozloženy různou měrou nejen co se týče vnitřní struktury, tedy porovnání jednoho bodu s druhým, tak zároveň potenciálně i v případě změny časového horizontu u jednoho a toho samotného bodu. To otevírá výzkumu takové problematice nekonečné možnosti jeho

zkoumání, ale zároveň utváří překážku v nemožnosti jeho absolutního obecně platného vystižení, které by bylo relevantní pro širší časové období nežli pro okamžik, na který se výzkumem zaměřujeme.

Reálný geografický prostor není homogenní, jeho jednotlivé prvky jsou rozloženy nerovnoměrně, tj. jsou zastoupeny v různých regionech s různou intenzitou (Halás a kol., 2014). Proto všechny výše zmíněné teorie pravidla nelze v reálném prostoru takto jasně identifikovat, ačkoliv v případě Christallera (1933) tyto snahy byly patrné v případě aplikace zmíněných metod na osídlení jižního Německa. Z výše zmíněné citace tak je patrné, že se v geografii přirozeně postupně objevila snaha tyto rozdílnosti určitým způsobem objektivně vyjádřit a ohraničit, což dalo vzniknout fenoménu, který nyní označujeme jako region. Pochopení konceptu regionu nám umožňuje dále mnohem přesněji vyjadřovat reálný prostor pomocí vzájemné fúze různých sfér, jejichž územní vliv lze reprezentovat právě za pomoci interakce jednotlivých vymezených regionů.

Je však mylné tvrdit, že pojem regionu není uplatnitelný i v homogenním prostoru, tedy i na výše zmíněných příkladech, jelikož tento koncept má mnohem hlubší základy než citované práce. Tyto výše uváděné příklady byly použity zejména pro praktické vyjádření objektivních rozdílů mezi homogenním a reálným prostorem a jsou spojovány i s jinými fenomény v geografické oblasti, kterých si zmínění autoři byli také vědomi, a ke kterým se dopracujeme. V konečném důsledku totiž i v homogenním prostoru dáváme vzniknout různým regionům pouze na základě zmíněné introdukce konkrétního jevu, jako je tomu patrné například u von Thüнена (1826). Konkrétní podoba v případě aplikace stejných aspektů do idealizovaného prostoru se však od reálného prostředí může zásadně lišit (Klapka, Tonev, 2008). Cílem použití těchto konkrétních příkladů je tak spíše snaha vystihnout myšlenku, že vnímání charakteristik prostoru se výrazně proměňovalo s rozvojem nových přístupů v oblasti moderní geografie a záležitosti, nyní vnímané z pohledu současného myšlení jako samozřejmé, po dlouhou dobu lidského vývoje takto vnímány nebyly a tyto myšlenky byly rozvíjeny až v revolučních momentech na poli lidského chápání. Nejinak tomu bylo i v kontextu prostoru spolu s chápáním regionů. Na tyto názorové změny poukazuje například i tvrzení, že geometrické pojetí prostoru, které se nejvíce přibližuje běžnému lidskému nastavení vnímání reality, se v současné geografii považuje jako již nedostatečné (Siwek, 2011, s. 41).

1.2 Region jako fenomén geografického výzkumu

Význam pojmu *region* etymologického hlediska popisuje Klapka (2019). Podle něj lze původ slova vysledovat až do období antiky, kdy výrazem *regio* byla označována hranice či linie ohraničující oblast vymezenou na základě letu ptáků, jejíž pozorování mělo religiózní motivy. V obecné rovině pak byl tento termín přejat i pro území ovládané konkrétní svrchovanou silou, což platí i v případě jiných etymologicky podobných termínů jako latinské *regnum*, v českém překladu království. Klapka (2019) dále popisuje, že postupným vývojem se pojem region začal používat zejména k obecnému popisnému vyjádření faktických jevů bez kritického přístupu k jejich podobě a hlubšího analytického zkoumání zaznamenaných faktů.

To se však začalo zásadně měnit v průběhu 19. století se vznikem moderní geografie, kdy dochází ke změnám vnímání regionu jako prostého vymezení nástroje a výsledkem těchto procesů bylo pochopení regionu jako aspektu podílejícího se na formování reality. Pod těmito změnami jsou podepsány především dvě významné osobnosti moderní geografie, kterými jsou Alexandr von Humboldt a Karl Ritter (Klapka, 2019). Intenzivnější rozvoj vědy obecně a její výraznější oproštění od náboženských dogmat a předsudků v podobě zapojení kritického myšlení utvářelo prostor ke vzniku rozdílných úvah, opírajících se o konkrétní objektivní aspekty komplexní reality. To vyústilo v postupné utvoření tří základních přístupů k jejich studiu. Těmi jsou environmentální determinismus, environmentální possibilismus a environmentální indeterminismus (Klapka, 2019). Tyto tři přístupy se v zásadě rozlišují v jednom hlavním aspektu, a to v definici v jaké formě se region podílí na formování socioekonomických aspektů prostředí. Od formování těchto základních směrů do současnosti dochází k přirozené objektivní kritice těchto zjednodušených konceptů některými ostatními členy vědecké obce, čemuž dáváme vzniknout dalším přístupům obecně označovaným jako postpozitivistické, později pak postkvantitativní a postmoderní. Především tyto dva poslední zmíněné směry jsou založeny na kritice objektivní existence regionu jako takového, v postmodernistickém pojetí je například region označován jako pouhý uměle vytvářený sociální konstrukt, jehož vnímání se může lišit v závislosti na jednotlivci (Klapka, 2019). Vzhledem k charakteru našeho výzkumu však od přejímání takových pojetí neuvažujeme, a stavíme naši práci na konceptu regionu jako objektivního faktu, který je vyjadřován tradičními kvantitativními přístupy uplatňovanými v humánní geografii.

1.3 Typologie regionů

S vývojem poznatků v souvislosti výzkumu regionů jsme dospěli do situace, kdy je možné region objektivně charakterizovat z několika hledisek, které popisuje např. Klapka (2019) celkem čtyřmi přístupy, přičemž věnovat se budeme především prvními dvěma přístupy, které jsou v kontextu této práce relevantní. Regiony lze tedy rozlišit na základě čtyř hledisek – metodologického hlediska, hlediska struktury, hlediska opakovatelnosti a odvětvového hlediska. Rozlišování regionu z metodologického hlediska je pro cíl naší práce nutné zmínit, jelikož v průběhu práce využíváme obou identifikovaných forem v rámci tohoto pohledu na region. Rozlišujeme tak chápání regionu jako objektu geografického výzkumu nebo jako nástroje geografického výzkumu (Haggett, 1965). Konkrétním uplatněním z prvního hlediska je v naší práci vymezení typologického regionu vykazujícího společné rysy perifernosti. Naopak jako nástroj výzkumu jsou využity regiony v části věnující se dopravně geografické analýze, jelikož na konkrétních regionech provádíme analýzu vnitřních kvalit dopravní obslužnosti.

Nejzásadnějším hlediskem rozlišení regionu je však rozlišení na základě struktury, které je zároveň nejkomplexnějším z této čtveřice hledisek. Např. Klapka (2019) uvádí, že na základě vnitřní struktury regionu podle charakteru skalárních a vektorových informací identifikujeme regiony formální a funkční. Dále Klapka (2019) popisuje formální region jako jev založený na skalárních, tedy nesměrových ukazatelích, kdy základním principem jeho vymezení je docílit maximální vnější odlišnosti, a naopak vnitřní podobnosti. Hodnota sledovaného kritéria konkrétních jednotek v rámci utvořeného celku by tak měla být sama sobě maximálně podobná a v porovnání s celky mimo vymezené území naopak maximálně odlišná. Za příklady takového regionu můžeme považovat vymezení jevů především ve fyzickogeografické sféře, jako jsou například úhrny srážek, výškové mapy apod., nicméně samozřejmě nacházíme příklady takto definovaných skalárních dat i v humánní geografii, například ve formě hustoty zalidnění nebo míře nezaměstnanosti apod.

Podle definice Klapky (2019) je druhá z forem, tedy funkční region, založený na dynamice určitého jevu, který je charakterizován svým počátkem a koncem, kdy pro tento proces používáme souhrnné označení tok. Vymezení funkčních regionů je mnohem častěji využívaným přístupem v humánní geografii oproti fyzickogeografické sféře vzhledem výraznějšímu dynamickému charakteru zkoumaného subjektu, tedy člověka, který má

schopnost se pohybovat a v případě potřeby se svým okolím tak může interagovat. Toto omezení na humánní sféru však nelze považovat za pravidlo, jelikož za určitou formu funkčního regionu využívanou ve fyzické geografii můžeme například považovat podklady zachycující migraci ptáků, pohyby atmosférických hmot atp.

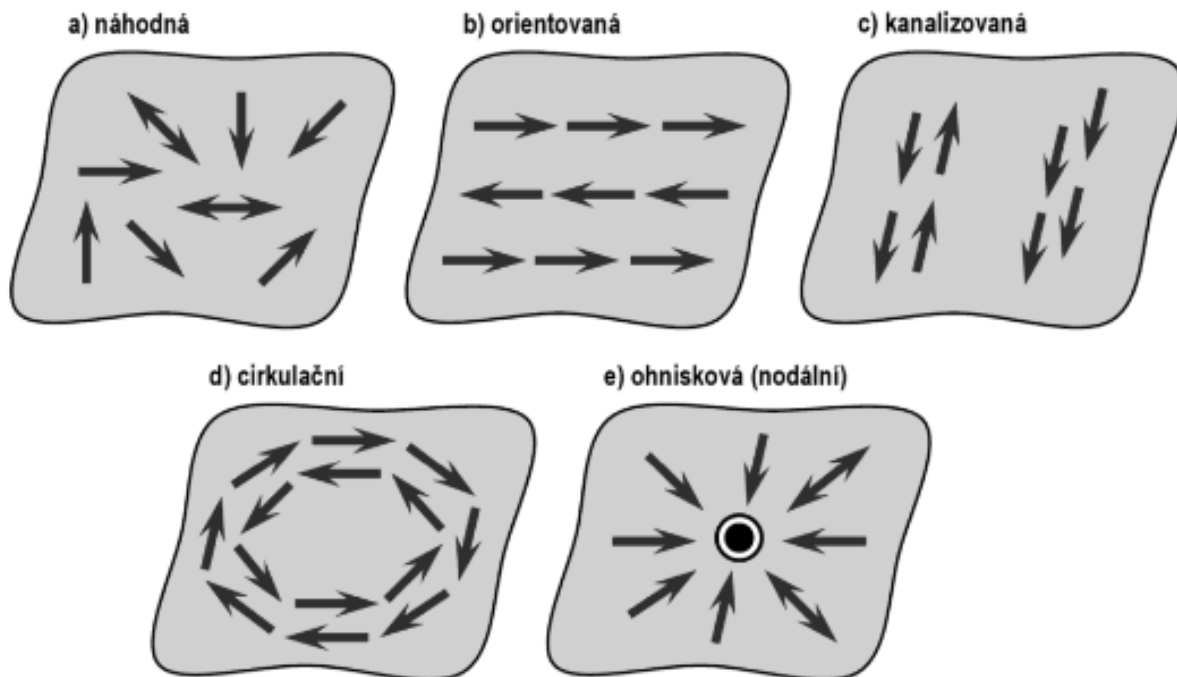
Cílem tvorby funkčních regionů je z pohledu jejich vnitřní struktury dosáhnouti maximálního podílu vnitřních interakcí, a minimálního zastoupení interakcí mimo dané území. Tato interakce je vyjádřena příslušnými identifikovanými toky. Zjednodušeně tedy lze říct, že snahy vymezení funkčního regionu se soustředí na takové vymezení území, kde maximum cest má počátek i cíl uvnitř regionu. Podle Klapky (2019), Haláse a kol. (2015) i jiných dřívějších zahraničních prací věnujících pozornost tomuto tématu, je příhodné, aby se numerické vyjádření této uzavřenosti pohybovalo alespoň od 50 do 100 procent. Za hybatele těchto toků obecně považujeme právě heterogenitu reálného prostředí založenou na skalárních ukazatelích, jejichž rozložení reprezentujeme regiony formálními. Takovou výslednou interakci vyvolanou okolnostmi považujeme tedy za určitou reprezentaci polarizace prostoru.

Podrobnější analýza vnitřní struktury funkčních regionů je velmi komplexní problematikou, která je populárním předmětem mnoha výzkumů, v jejichž rámci bylo identifikováno mnoho forem organizace těchto vazeb. Obecně přijímaný přístup identifikuje pět hlavních vzorců distribuce toků uvnitř idealizovaných funkčních regionů (Klapka a kol. 2013), a to následující:

- náhodná – funkční region, v němž neprevládá žádný směr interakce
- orientovaná – funkční region, v němž jsou interakce organizovány podle převládajícího směru či směrů
- kanalizovaná – funkční region, v němž jsou interakční toky koncentrovány do komunikačních kanálů
- cirkulační – funkční region, jež je charakterizován toky v uzavřeném oběhu
- nodální – funkční region, v němž interakční toky směřují do jádra

Klapka (2019) však dále podotýká, že tento výčet (viz obr. 1) není v zásadě nutně konečný a je možné případně identifikovat další podobné formy. V praktickém využití se však setkáváme především s posledním zmíněným typem, tedy nodálním regionem. Zde již nacházíme předpoklad existence významného organizačního prvku, čili jádra, uzlu, či centra, čímž nejvíce

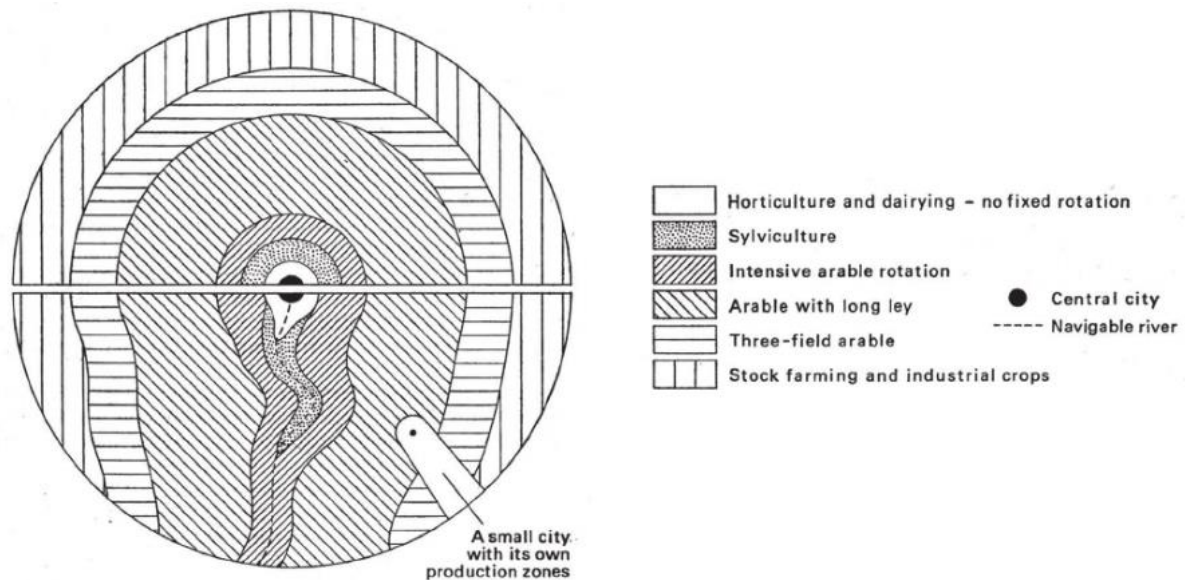
relevantně z tohoto výběru vystihneme reálnou organizaci většiny fenoménů, na které jsou tyto metody v praxi uplatňovány, tedy dojížděku do zaměstnání, do škol a za službami, i když v lokálním měřítku v praxi objevujeme i výraznější projevy náhodné organizace interakcí.



Obr. 1: schématické znázornění kategorizace funkčních regionů z pohledu distribuce toků
Zdroj: Klapka, Halás (2016)

Dalším možným způsobem členění je například rozlišování rytmu či účelu, kdy jsou charakterizovány specifika dané sledované problematiky, která se promítají na charakteristikách jednotlivých toků. Konkrétními zástupci takových modelů jsou například denní urbánní systémy (DUS) (Berry, 1973), lokální trhy práce (LLMA) (Smart, 1974) aj. Dle Erlebacha a kol. (2014) můžeme regiony dále členit z pohledu počtu jader, jejich hierarchického postavení a případné výsledné formy jejich vzájemné interakce. Speciálním tématem jsou práce využívající nodálního regionu v izolovaném prostředí jako nástroje pro prezentaci vlastních teorií fungování konkrétního řešeného fenoménu. Zde se opětovně vracíme zpět k již dříve zmíněným pracím von Thünera (1826), který na příkladu tzv. izolovaného státu (obr. 2) v zásadě popsal základní principy polarizace prostoru opírající se o změnu intenzity interakcí s rostoucí vzdáleností od jádra. Tyto procesy von Thünen prezentoval skrze jednotlivé formy hospodaření proměňující se v závislosti na vzdálenosti,

čímž vystihnul zásadní princip vnitřní struktury nodálního regionu, který v dnešní terminologii označujeme jako vztah jádra a periferie.

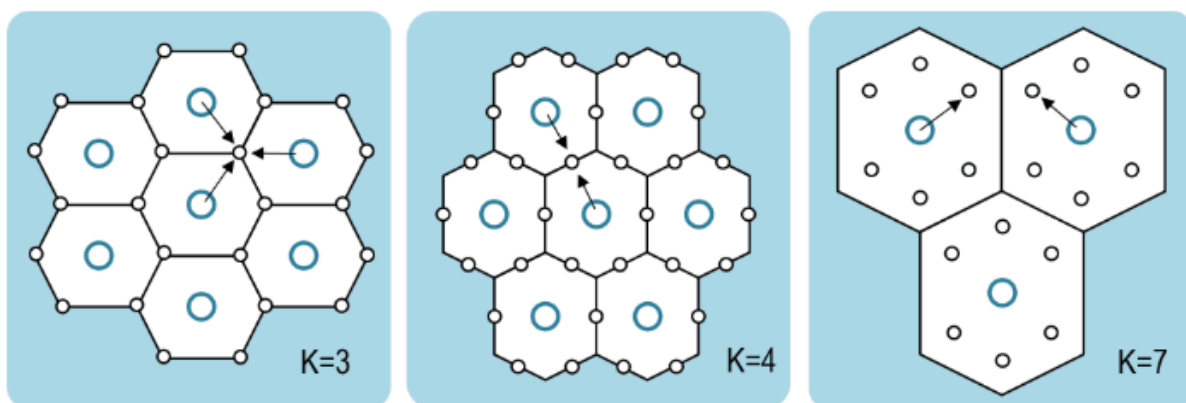


Obr. 2: Von Thünenův model izolovaného státu (1826) včetně jeho modifikované varianty
Zdroj: Chisholm (1979)

Prezentace periferií na tomto konceptu však problematiku velmi výrazně zjednodušuje a od rozložení periferií v reálných podmínkách se velmi odlišuje, jelikož do dané problematiky vstupuje mnoho dalších proměnných, které tento reálný prostor modifikují, jak popisuje například Klapka (2019). Von Thünenův izolovaný stát v nemodifikované podobě je tak obecně vhodný spíše pro edukační účely, než pro saoučanou praktickou aplikaci. Tento koncept byl proto později rozvíjen ve snaze blíže jej přiblížit reálnému prostředí například již také dříve zmiňovaným Walterem Christallerem (1933), který se pokoušel vystihnout rozložení interakcí na základě již dříve zmíněných tří rozdílných pravidel.

Model K3 je založen na maximální propojenosti trhu, kdy hierarchicky níže umístěný bod je lokalizován tak, že má totožnou dostupnost hned do tří hierarchicky vyšších center. Rozložení modelu K4 je založené na maximální efektivitě dopravní sítě, kdy se nižší celky nachází na přímé spojnici dvou nadřazených celků. Model K7 se zakládá na efektivní distribuci vlivu a principu jednoznačnosti administrativní příslušnosti, která z principu věci nemůže být rozdělena mezi více celků.

V každém z těchto modelů můžeme identifikovat hlavní sledované toky, územní jednotky lokalizované mimo tyto toky tak můžeme identifikovat jako potenciálně periferní, přičemž je nutné zdůraznit, že lokalizace těchto periferií se odlišuje v závislosti na použité variantě modelu. V tomto kontextu je potřeba pro účely našeho výzkumu vyzdvihnout identifikaci dopravní sítě jako jednoho z potenciálních aktérů na formování organizace socioekonomického prostoru. Z této teorie v našem případě vycházíme a pokoušíme se konkrétní dopady tohoto aspektu v kontextu zájmového území charakterizovat.



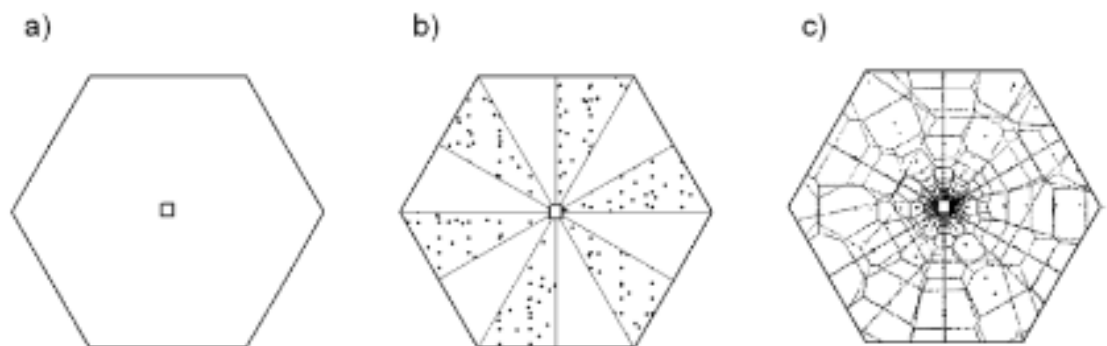
Obr. 3: Christallerovy tři základní modely centrálních míst (1933)

Zdroj: Variations of the Central Places Theory (The Geography of Transport Systems) [online]

Na úvahy Christallera přirozeně následně navázali i další, jež se tento model dále snažili modifikacemi maximálně přiblížit objektivní realitě. Jedním z takových byl August Lösch (1940), jež modifikoval Christallerovy hexagony vymezením paprskovitých výsečí, ve kterých identifikuje vyšší koncentraci interakcí. Na to dále navázal Walther Isard (1956), který tyto vzniklé výseče dále dělil do jednotlivých segmentů (viz obr. 4). Tímto se původní Christallerův koncept mnohem výrazněji přiblížil reálnému prostředí, ačkoliv se jeho základy v prapůvodu stále opírají o často nereálné předpoklady.

V kontextu práce Lösche (1940) je příhodné zmínit i fenomén rozvojových os. Existence tohoto jevu je nesporná a vychází už z modifikací původního modelů von Thünera (1826). V případě zahrnutí dopravní sítě do Thünerova modelu dochází k deformaci původně koncentrických kružnic v podobě protažení jednotlivých sfér měrou rovnající se úspoře vynaloženého úsilí při využití daného dopravního módu (Tonev, 2008), viz obr. 3. Analogicky lze tento případ aplikovat v případě umístění bariéry, kdy se zonace zachová antagonicky.

Lze tedy tvrdit, že již v tomto případě byla obecně uznávaným faktem existence rozvojových os, zpravidla spojených s dopravní sítí, případně v opačném slova smyslu můžeme objektivně říct, že existují takové oblasti, které jsou s ohledem na nízké kvality dopravní infrastruktury upozaďovány a jsou těmito nedostatky tak ještě více znevýhodňovány i v ostatních sociálních aspektech. Praktickým příkladem identifikace dopadu existence takového jevu v reálném prostředí považujeme Jeřábek a Maradu (2003) a Vondráčkovou (2006) popsaný vliv dálnice D8 v úseku Praha – Lovosice. Sledování zde ukázalo, že přítomnost dálnice podpořila vznik rezidenčních čtvrtí a lokalizaci určitého typu ekonomických aktivit zvláště v blízkém zázemí Prahy, mírně i v okolí Lovosic.



Obr. 4: vývoj vnitřní struktury nodálního regionu podle Christallera (a), Löscheho (b) a Isarda (c)
Zdroj: Klapka (2019)

Další reálné příklady formování socioekonomické sféry podle výše popsaných pravidel můžeme sledovat v různých měřítcích. Lokální projevy identifikujeme ve formě protahování zástavby především průmyslového či komerčního využití podél osy hlavních komunikací na příkladech větších měst v ČR i v zahraničí, což vychází z principů Löschových (1940) modifikovaných hexagonů. Praktické uplatnění těchto konceptů na celostátní úrovni reprezentuje například jeden z klíčových nástrojů politik územního rozvoje – a to celostátní rozvojové osy navázané především na existenci dálniční a železniční koridorové sítě.

1.4 Základní kontext studia periferií

Po pochopení základních principů regionalizace lze přistoupit k rešerši zdrojů věnujících se blíže vymezení periferií, jež jsou hlavním zájmem naší práce. Jelikož předchozí část rešerše nastínila snahy o interpretaci periferií na základě různých modelů izotropního prostoru, interpretaci vnímání tohoto konceptu tak lze považovat za popsanou. Tato kapitola se pokouší

vystihnout jednotlivé příklady praktických aplikací výzkumu periferií a diskutovat o jimi použitých přístupech. S obecně uznávanou definicí periferií je spjata práce Schmidta (1998, 59), který periferie charakterizuje jako více či méně integrovaná území do aktuálních a dominantních struktur, procesů a systémů odpovídajících dané situaci a prostorovému kontextu. Podobnou definici nacházíme také v české sféře. Například Havlíček a Chromý (2001) definují periferní regiony jakožto území slabě integrovaná či zcela nezapojená do sídelních a ekonomických struktur. Studium periferií se přirozeně opírá o objektivní nehomogenitu reálného prostoru, ve kterém jsou prvky zastoupeny v různých regionech s různou intenzitou (Halás a kol., 2014). Vymezování a charakteristika těchto více či naopak méně rozvinutých regionů je jedním z hlavních témat humánní geografie.

Pojem periferie byl praxi poprvé ve výraznější míře akcentován v kontextu keynesiánského pojetí ekonomiky, avšak o nepřímém vymezení periferních celků lze hovořit přirozeně mnohem dříve. K přijetí výrazu periferií do obecné terminologie můžeme hovořit zejména při zavedení sousloví *jádro – periferie* (core – periphery) ve Friedmannově příspěvku *A General Theory of Polarized Development* (1972). Takovéto vystižení problematiky do podoby dichotomního prostoru však následně čelilo částečné kritice v souvislosti s přílišným zjednodušováním problematiky (Kuchyňka, 2010).

Novotná (2005) v tomto kontextu uvádí například přístup Wallersteina (1976), jenž přichází s myšlenkou semiperiferie jako hierarchického mezistupně. Na kritiku dále podle Novotné (2005) různě reagovali i jiní autoři (Andreoli, 1989; Reynaud, 1981; Heintel, 1998; Leimgruber, 1998) se snahami problematiku pojmout z pohledu kontinuálně vymezeného prostoru. Na české vědecké scéně tuto problematiku rozvádí například Havlíček a Chromý (2001), kteří nahrazují původní dichotomizující definici vhodnějším výrazem *polarizace prostoru*, v rámci kterého je pochopení problematiky jako kontinuálního prostoru jednodušší.

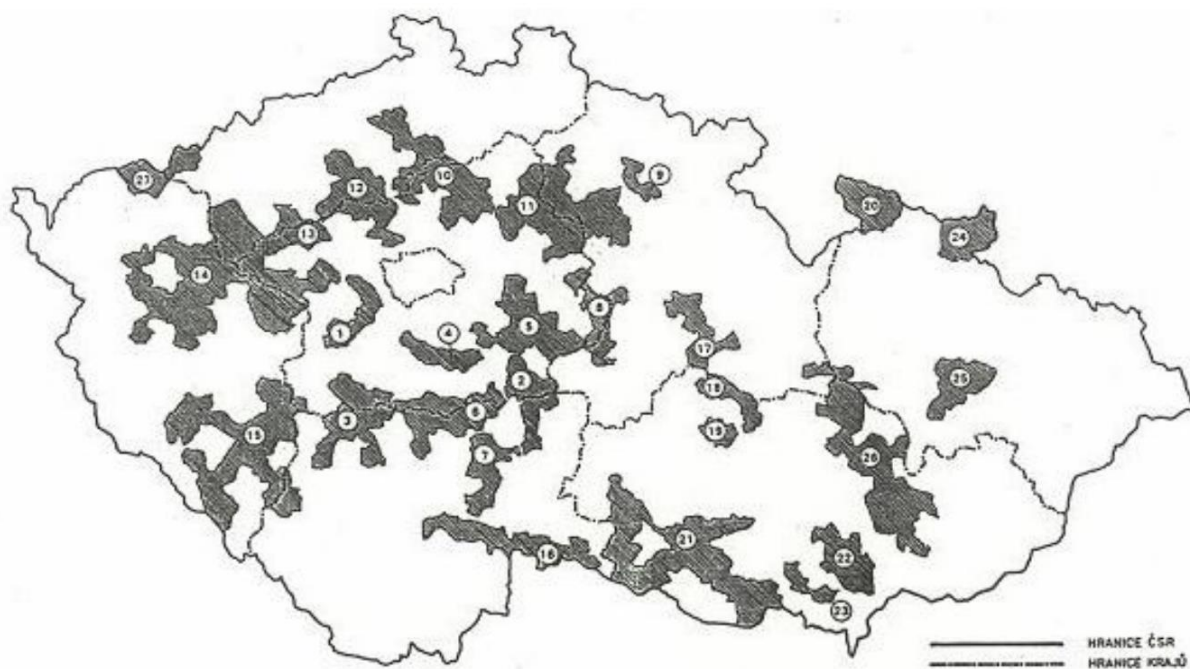
1.5 Aplikovaný výzkum periferních oblastí

Studie perifernosti v našich končinách vznikaly především na regionální bázi, nikoliv v určité obecněji platné rovině. Práce, v návaznosti na všeobecně přijímané chápání problematiky, periferie vymezují jako jeden z extrémů, podílejících se na tvorbě širšího komplexu, tak jak je znám z běžného životního prostoru. V závislosti na zvolených ukazatelích a jejich rozhodných

limitech pak dochází ke vzniku různých interpretací periferií, jako lokalit s koncentrací těchto extrémních hodnot sledovaných jevů (Kuchyňka, 2010). Některé práce k pojmu periferie přistupují pouze jako ke komplementárnímu prvku, kdy objektem zájmu zpravidla bývají konkrétní jednotlivá jádra a jejich užší zázemí, čímž zbylé území staví automaticky do role periferní, okrajové, bez zkoumání hlubších vztahů, například vlivu okolních jader, jež nejsou předmětem výzkumu.

Výzkum periferií v prostředí České republiky je spojován nejčastěji se jménem Jiřího Musila, který se problematice věnuje svými výstupy již od 80. let. V tomto kontextu lze zmínit například práci Musila (1988), ve které přistoupil ke změně v té době běžně přijímané metodiky sběru dat v úrovni okresů. Tu nahradil přístupem využívajícím vlastní konstrukci datového souboru v podobě 916 celků, pro které použil označení tzv. generelové jednotky. Tento datový soubor pak podrobil výzkumu celkem 8 ukazatelů vyjadřujících míru perifernosti. Použitím této odlišné metodiky, využívající oproti okresům proporčně mnohem menších statistických celků, se podařilo identifikovat fenomén tzv. vnitřních periferií, tedy území charakterizované umístěním v prostoru vnitřních hranic tehdejšího krajského členění. Takováto lokalizace periferií se zásadně lišila od tehdejšího běžného pojetí periferií v domácím prostředí, kdy tento fenomén byl spojován především s oblastmi blízko státních hranic, jejichž demografické ukazatele byly objektivně negativně ovlivněny zejména například v období po 2. světové válce. Identifikace těchto vnitřních periferií byla přičítána právě použití menších sledovaných jednotek než doposud převážně využívaných okresů (Fialová, 2014). Grafickou interpretaci prostorového rozložení Musilových (1988) periferií představuje obr. 5.

V duchu této Musilovy práce z 80. let pak opětovně provedli analýzu Musil a Müller (2006). V této práci autoři použili nové, podrobnější vymezení generelových jednotek. Tehdejší soustavu zhruba 6 250 obcí rozdělili do 1 424 subregionálních jednotek na bázi existence základních obslužných funkcí (škola, pošta, zdravotnické zařízení) v centrální obci, doplněných o některé další charakteristiky. Po agregaci celkem 17 sociálně ekonomických ukazatelů byly obce kategorizovány na základě umístění v rámci souboru setříděného podle hodnot příslušného indikátoru, kdy za periferní byly vždy označeny v daném ukazateli celky umístěné ve dvou nejnižších kvintilech. Výsledky této práce vypovídají zejména o zvyšování kontrastu mezi celky s rozdílnou hustotou zalidnění (Musil a Müller, 2006, 31).



Obr. 5: Vymezení periferií z práce Musila
Zdroj: Musil (1988)

Na práci Musila navazují i jiní autoři. Takovým příkladem je Matyášem a kol. (2007) vypracovaná analýza mírně rozšířeného souboru generelových jednotek čítající v tomto případě téměř 1500 celků. Důraz tohoto výzkumu byl kladem na prohloubení analýzy periferních oblastí z širšího úhlu pohledu, nikoliv snaha o jejich nové prostorové vymezení. Práce kupříkladu na rozdíl od původních výstupů Musila a Müllera (2006) nabízí širší rozlišení míry periferality do celkem čtyř kategorií. Na výsledky této práce navázali například Halás a kol. (2014), jež na datovém výstupu zachycujícím úroveň perifernosti prezentovali své přístupy k rozdílným způsobům vymezení mezoregionů na základě zkoumání různých forem dojížděky.

Další z prací Haláse (2008) se věnuje rozboru periférií na území Slovenska, ve které byla vyzorována významná polarizace slovenského území podél osy severozápad-jihovýchod. V případě větších shluků periferních celků byla za významný determinant považována nízká kvalita dopravní sítě. Zásadním objektivním problémem v jejím rozvoji je však ve slovenském prostředí značně významnější vliv přírodních bariér na dopravní síti. Tato zjištění můžeme aplikovat v kontextu Olomouckého kraje, jako zájmového území této práce, například na oblast Jesenicka, kdy můžeme v menší míře očekávat podobné projevy takovéto izolace na vývoj v oblasti socioekonomických ukazatelů a kvalitu dopravní dostupnosti. K podobným

názorům na prostorové a funkční utváření periferality na území Slovenska jako jsou zmiňovány v příspěvku Haláse (2008) ve své diplomové práci dospěl také Stražovec (2022).

Jako jedny z příkladů výzkumu klasického pojetí periferií, tedy studium oblastí příhraničních oblastí charakterizovaných jako vnější periferie, můžeme uvést Práce Hampla (2000) či Jeřábka (2004). V obecné rovině pojem periferie používají také Havlíček a Chromý (2001) či Novotná (2005), kteří však spojení periferií s vnějšími hranicemi nepodminují a připouští existenci obou forem periferality. Dalším příkladem výzkumu periferií v kontextu České republiky je příspěvek Nováka a Netrdové (2011), kteří zkoumali perifernost území ČR za jednotlivé obce. Výsledky tohoto jejich příspěvku potvrzují problémovost vnitřních periferií, kdy jako nejproblémovější byly identifikovány oblasti, kde se setkávají hranice tří krajů. Do problematiky se promítají také hranice historické, kdy v okolí dřívější hranice mezi Čechami a Moravou, při souběhu se současnou krajskou hranicí, periferialita nabývala vyšší úrovně než v podobných případech bez přítomnosti historických hranic. V důsledku souběhu silné vnější a vnitřní periferality je pak oblast Znojemska identifikována jako území vykazující nejvyšší míru periferality z celého vzorku. Za příčinu postavení těchto vnitřních periferií autoři označují zejména špatnou dopravní dostupnost těchto oblastí.

Naopak v pohraničních oblastech, tedy místě lokalizace vnějších periferií, je výskyt těchto oblastí spíše sporadický a týká se především výběžků (např. Osoblažsko, Javornicko). Autoři tak v návaznosti na tyto výsledky uvádí, že v současnosti již státní hranice netvoří nijak významnou bariéru pro rozvoj regionu. To autoři přičítají zejména dobře rozvinuté mezistátní spolupráci v příhraničních oblastech a cílené podpoře těchto regionů.

1.6 Periferie versus exkluze

Periferní oblasti charakterizované nízkou kvalitou života zkoumané skrze sociodemografické ukazatele často ne zcela vhodně spojujeme do úplného synonyma s územími, které charakterizujeme jako odloučené, či potenciálně ohrožené fenoménem exkluze. Ačkoliv jsou si tato dvě témata velmi blízká a velmi často se identifikované celky mohou překrývat, princip vymezení vyloučených lokalit se od přístupu k periferiím mírně odlišuje, zejména z pohledu sledovaných ukazatelů či samotném přístupu k problematice v pohledu metodiky výzkumu.

Právě exkluze je více zaměřena na identifikaci souvislostí v kontextu dopravní dostupnosti určitého fenoménu pro tato problémová území.

V zásadě je princip vymezování vyloučených lokalit založen na hodnocení přístupu ke zdrojům zajišťujícím odpovídající kvalitu života, čímž tak mnohem více akcentuje poznatky a myšlenky z oblasti sociologie a dopravní geografie. Tato práce se pohybuje svým zájmem na pomyslném pomezí mezi výzkumem periferií a výzkumem exkluze, jelikož z každého z těchto témat přejímá určité myšlenky následně aplikované ve výzkumu. Zejména v první metodické fázi této práce v rámci tvorby a zpracování dat bude dále velmi patrný vliv již v přechozích kapitolách popsaných myšlenek formovaných v kontextu studia periferií. Jelikož se však v diskusi více výrazněji zaměřujeme na vliv dopravního aspektu ve formě dopravní obslužnosti a dostupnosti, tedy spíše fenomény spjatými s metodickými přístupy studia exkluze, zvolili jsme pro práci název, který více favorizuje právě tento fenomén na úkor akcentace studia periferií, jehož vliv na naši tvorbu je však nepopiratelný.

Za upřesňující definice sociálního vyloučení můžeme považovat následující příklad použitý v pracích Williamse (2002), či dalších (Bhalla a Lapeyre, 1997), kdy zde je tento fenomén charakterizován jako mnohotvárný koncept, v praxi často definovaný jako schopnost účastnit se hlavních společenských dějů, jako je zaměstnání, zdravotní péče a vzdělávání, stejně jako schopnost získávat zdroje a služby, které tvoří životní úroveň společnosti. Souvislost mezi dopravní dostupností a problémy jako jsou sociální vyloučení, nízká úroveň blahobytu, je obecně uznávaným fenoménem již od 60. let 20. století. Ačkoliv až v poslední době dochází k akcentaci různé míry akcesibility na základě rozdílného společenského postavení jednotlivce (Lucas 2012, Casas 2007). Podle hojně citované definice Kenyona (2003) je sociální vyloučení, související s dopravní tematikou, proces, při němž je jednotlivcům znemožněno účastnit se různých aspektů společenského života v dané komunitě. Důvodem může být objektivně snížená dostupnost příležitostí, služeb, anebo specifická nepřívětivost pro mobilitu konkrétních členů společnosti. Takový proces vede ke snížení úrovně blahobytu zejména u zranitelných skupin obyvatelstva (Currie et al. 2010).

Téma exkluze je výrazněji akcentováno v zahraničních pracích v mikroregionálním měřítku a v kontextu postavení některých problémových oblastí velkých zahraničních měst, jako je například Londýn (Bantis, Haworth, 2020). Jednotlivé case studies těchto celků se zaměřují

především na sociální postavení a následné prostorové chování ohrožených skupin populace, jako jsou například občané v důchodovém věku, či osoby nízkopříjmové či zdravotně postižené. Jde tedy zejména o části populace s omezenou možností využití jiných dopravních módů než veřejné dopravy, či se specifickými požadavky na kvalitu této infrastruktury, například s ohledem na bezbariérovost. Tento přístup není v kontextu České republiky tolik populární, s ohledem na větší tradici o zakotvení výzkumu v kvantitativních přístupech, tak i s ohledem na odlišnou sídelní strukturu a velikostní měřítko sídel samotných. V zahraničí se také mnohem výrazněji měrou projevovaly geografické fenomény, tematicky s exkluzí spojené, jako jsou ghettoizace, urban sprawl atp. po mnohem delší časový horizont, jelikož v českém prostředí vlivem fungování centrálního plánování v období socialismu byly tyto projevy potlačovány a podstatněji se začaly projevovat až po změně politického režimu. Jako částečně související s tematikou vyloučení, či vyloučených lokalit neomezujících se na kvantitativní styl výzkumu, můžeme považovat například práce Doležala (2020), který se zaměřuje na identifikaci lokalit strachu, jež v přenesené formě můžeme chápat jako oblasti vyloučené s ohledem na snahu veřejnosti se těmito lokalitám vyhýbat.

Tab. 1: Struktura britského indexu mnohonásobné deprivace

Sféra	Váha	Indikátory
Příjmy	25 %	Dávky závislé na majetkových poměrech
Zaměstnanost	25 %	Ekonomická neaktivita vlivem nezaměstnanosti, nemoci nebo postižení
Zdraví	15 %	Lidé se špatným zdravotním stavem nebo zdravotním postižením
Vzdělání	15 %	Dospělí s nedostatečnou kvalifikací, děti bez vzdělávání, špatné školní výsledky a absence
Bydlení	10 %	Lidé s nevyhovujícím nebo žádným bydlením
Dostupnost	10 %	Přístup k poště, obchodům s potravinami, základní lékařské péči, ke službám a základním školám

Zdroj: DETR (2000)

Příkladem konkrétního praktického uplatnění sledování míry sociálního vyloučení ve sféře veřejné správy je britský index mnohonásobné deprivace (IMD), který pro britské ministerstvo životního prostředí, dopravy a regionů (DETR) vypracovala Oxfordská univerzita. IMD se skládá ze šesti sfér měřených na úrovni britských sčítacích obvodů a vážených podle měř v tab. 1. Tento index zahrnuje ukazatele vztahující se na příjem, zaměstnání, zdraví, vzdělání a bydlení.

Tyto dimenze odrážejí hlavní sociální instituce společnosti, na které mají jednotlivci právo se podílet. Základem jednotlivých indikátorů jsou sociodemografická data čerpaná zejména z britského cenzu. Budoucí verze tohoto indexu mohou zahrnovat faktory životního prostředí, jako je kvalita půdy, vzduchu a vody a využití půdy (DETR, 2000). Tento indikátor byl podroben kritice vědecké obce zejména s ohledem na nedostatečnou akcentaci času nebo nákladů potřebných k získání těchto statků a služeb prostřednictvím dostupných dopravních prostředků a omezuje se na pouhou agregaci dat do úrovně, jako jsou počty na prostorovou jednotku. Stejně tak je důležité, že tyto metodické přístupy zakrývají individuální rozdíly v dostupnosti těchto zdrojů (Solomon 2000).

1.7 Periferie versus venkov

V rámci geografických výzkumů nalézáme další podobné snahy o vyjádření reálného prostoru, do určité podoby dichotomního, či polarizovaného prostředí. Ty také využívají obdobné datové základny a metodických přístupů k analýze pro účely rozlišení těchto protikladů, ačkoliv jejich cílem není nutně akcentovat jeden z nich jako v zásadě negativní aspekt. Jednou z takových disciplín, kde jsou tyto přístupy hojně uplatňovány, je výzkum zaměřující se na rozlišení rurálního a urbánního prostoru.

Venkovský prostor v těchto případech bývá v některých zdrojích popisován podobným výčtem ukazatelů, jako je tomu v případě periferií, příkladem je práce Johnstona (1994), který uplatňuje charakteristiku venkova jako regionu s malou hustotou zalidnění, ve kterých převládají extenzivní formy hospodaření, extenzivní formy využívání půdy, jako zemědělství nebo lesnictví. V českém prostředí obdobnými ukazateli definuje tento fenomén například Perlín (2009), který však důsledně rozčleňuje problematiku na dvě sféry, definované pojmy venkovská obec či sídlo a venkov či venkovský prostor jako takový, kdy toto dva odlišné pojmy definuje pomocí odlišných kritérií, viz tab. 2. Dalším důležitým rozdílem přístupu Perlína (2009) oproti běžnému pojetí problematiky je fakt, že v případě použití termínu venkovská obec, jej chápe jako územně nespojitě sídelní celky, jež jsou následně generalizované na úroveň obcí. Tato definice se odlišuje od běžné definice obce jako základního administrativního celku ve sféře veřejné správy (Halás a kol., 2013), kde je za obec považováno celé její katastrální území a pro takto detailněji vymezené plochy srovnatelné s přístupem Perlína se pak využívá spíše výrazů užšího významu, a to konkrétně například označení zastavěné území.

Tab. 2: Rozlišení kritérií pro vymezení venkova a venkovských obcí

	Venkovská obec, venkovské sídlo	Venkov, venkovský prostor
Statistické	Počet obyvatel, správní struktura, označení obce	Hustota zalidnění, podíl ekonomických aktivit v průměru
Subjektivní	Individuální znaky, architektura, urbanismus, sociální vztahy	Krajina, krajinný ráz

Zdroj: Perlín (2009)

Jistou propojenost těchto dvou srovnávaných fenoménů však reflektuje ve své práci například Perlín (1998), který v rámci své typologie venkovského prostoru jeden z typologických regionů označuje pojmem vnitřní periferie. Toto označení však není vázáno na žádné konkrétní a prostorové vymezení a je prezentováno pouze obecnou charakteristikou tohoto typologického regionu. Na výše zmíněné Perlín a kol. (2010) navazují prací, která se již opírá o klasické nástroje faktorové a shlukové analýzy, které byly podrobeny celky na velikostní úrovni SO POÚ. Zde již nebylo pro označení obcí využito původního pojmenování, ale území veskrze totožně lokalizovaná již byla typologií označena jako nerozvojový sousedský venkov. Objevujeme zde však nové rozlišení typologicky označené jako Moravské periferie, které se odlišuje od původní charakteristiky vnitřních periferií zejména vyšším podílem obcí větších velikostních kategorií, společným znakem je pak zejména ukazatel nízkého počtu spojů veřejné dopravy a aspekty z této záležitosti dále pramenící.

Ačkoliv v těchto výše zmíněných definicích lze nalézt určitou podobnost s periferiemi, konkrétně například v otázce zaměstnanosti v zemědělství či nízkou mírou koncentrace konkrétních jevů značících nízkou atraktivitu takových lokalit v otázce rozvoje území, kategoricky nelze chápat pojmy periferie a venkov za synonyma. V zásadě tak jde o dva rozdílné fenomény sledující odlišné výsledky, které pouze využívají obdobné datové základny pro vlastní výzkum problematiky a čelí tak ve výsledku i obdobným problémům v jejich analýze vzhledem ke snaze systematicky rozčlenit území v principu na dva polarizované regiony. Jednu z takových typických společných překážek pro obě z disciplín vystihuje například následující výrok: „Postupně vzrůstající složitost sociálně ekonomických vztahů mezi městem a vesnicí a zvyšující se míra komplexity vztahů ve společnosti prakticky znemožňují jednoznačné a vždy platné rozdělení území na urbánní a rurální“ (Perlín, 1998).

1.8 Teoretické zasazení do rámce geografie dopravy

Toušek a kol. (2008) uvádí, že mezi aktuálními tématy výzkumů z pohledu geografie dopravy můžeme identifikovat tři hlavní směry zaměření. Prvním z nich je studium otázek spojených s trvalou udržitelností stávajícího dopravního systému. Podle Touška a kol. (2008) je problematika trvalé udržitelnosti stávajícího dopravního systému jedním z nejaktuálnějších témat řešených v rámci moderní geografie dopravy. Významněji je toto téma řešeno až od 90. let 20. století. Zájem o tuto problematiku vzbudil zejména fakt, že doprava je v současnosti globálně jedním z nejdůležitějších spotřebitelů energií, paliv a různých materiálů, jakými jsou např. kovy, oleje, kaučuk apod. Zároveň je však také jedním z největších tvůrců environmentálních problémů. Práce věnující se této problematice se nejčastěji zaměřují na to, jakým dílem jsou zmíněné vlivy rozděleny mezi jednotlivé druhy dopravy, přičemž za nejproblematictější je označována doprava automobilová (Brinke, 1999). Dalším častým tématem je pak vedení debaty nad vhodným způsobem vyvážení funkčnosti vyspělé dopravy spolu s minimalizací vytvářené zátěže životního prostředí.

Druhým z třetice hlavních témat, které popsali Toušek a kol. (2008), je studium dopravy jakožto původce nebo spoluaktéra změn v geografickém prostoru. Doprava byla až do 70. let 20. století významným lokalizačním faktorem výrobních závodů. Vznik a následný širší rozvoj jednotlivých typů dopravních sítí tak byl neodmyslitelně spjat s hospodářským růstem konkrétních oblastí, ve kterých docházelo k nejzřetelnějšímu rozšíření těchto fenoménů. Předmětem výzkumu tohoto směru je tak především popis a následná analýza konkrétních ekonomických přínosů existence dopravních sítí na jiné složky humánní geografie (Toušek a kol., 2008). S těmito úvahami spojenými s významem existence dopravních sítí, které se různou formou následně promítají do socioekonomických sfér a jejich vlivy jsou tak patrné ve výsledku i v rámci některých demografických charakteristik v zásadě pracuje i myšlenka této práce.

Za typický příklad takového projevu v minulosti je považován rozvoj železnice v Británii za období průmyslové revoluce. Rozvoj železnice vedl k integraci britského národního trhu a posílil britskou dominanci v mezinárodním obchodě. I přes některé negativní dopady, jako je znečištění ovzduší a sociální nerovnost, je nepochybné, že železnice hrála v průmyslové revoluci Velké Británie zásadní a pozitivní roli (Rederer a kol., 2017). Rozbor těchto možných

ekonomických přínosů, jež jsou spjaty s výstavbou dopravní cesty, v obecné rovině popisují ve svém příspěvku například Banister a Berechman (2001). Zmínku o vymezení tohoto směru geografie dopravy pak můžeme nalézt např. v příspěvku Haye (2000).

Jako o dalším zájmovém tématu, jež částečně spadá do tohoto směru, můžeme hovořit například o rozboru možného nevyužitého potenciálu konkrétního módu dopravy ve specifických podmínkách. Železnice byla na našem území v mnoha případech dovedena mimo jiné až do horských oblastí, kde postupně však ztrácí své původní významné postavení. K tomu dochází zejména z hlediska pravidelné přepravy nákladu, kdy obecný trend nákladní dopravy směřuje ve velké části průmyslu k podobným konceptům jako je just-in-time, či dochází obecně k útlumu takových druhů průmyslu, které mají vysoké přepravní nároky na objem nákladu (Womack et.al, 1990). Na tyto změny železnice nedokáže v prostředí hornatých lokálních tratí na rozdíl od kamionové dopravy adekvátně pružně reagovat.

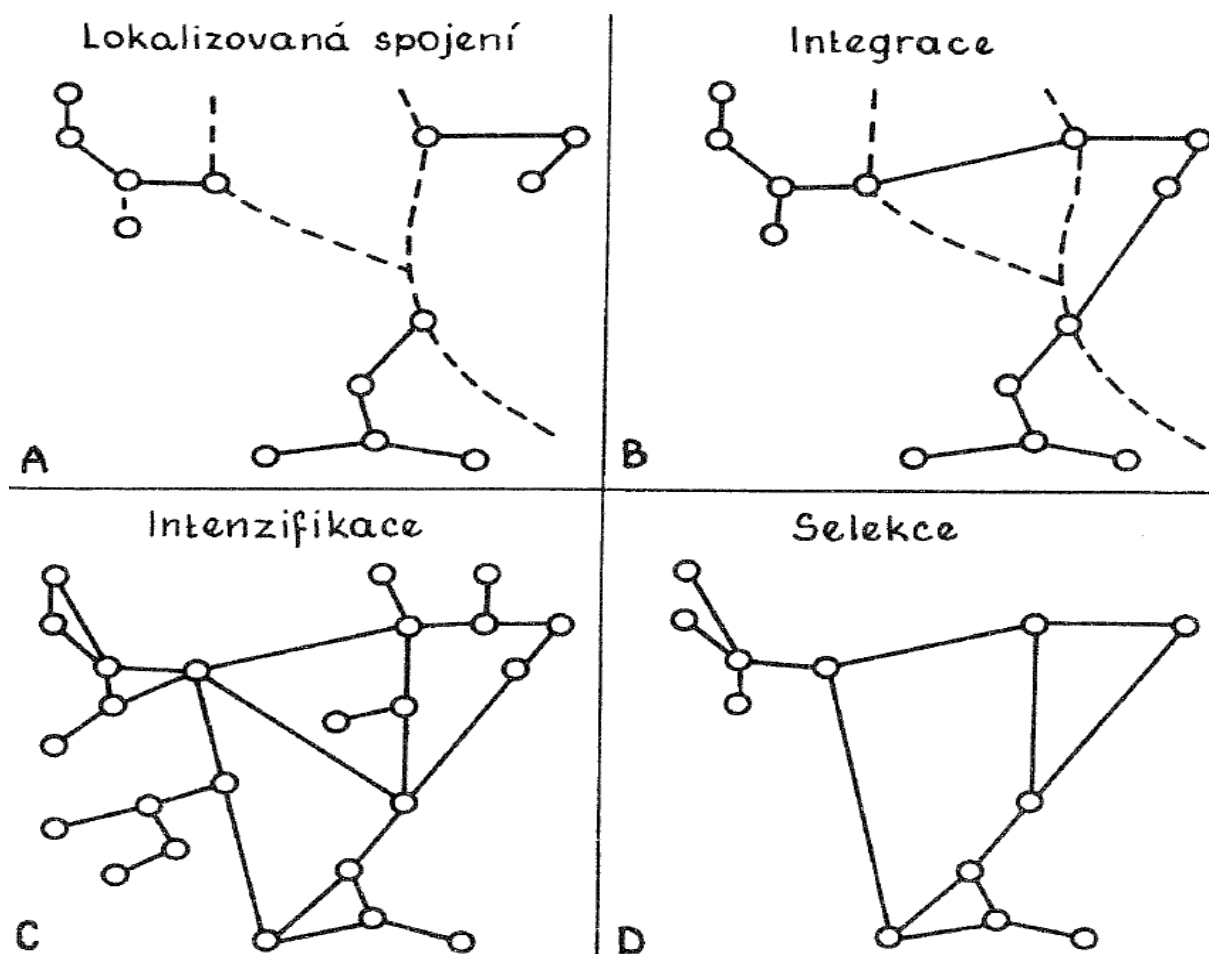
Dalším často diskutovaným bodem je v tomto tematickém kontextu pak charakteristika možných dopadů spojených s optimalizací dopravy. Seidenglanz (2007) otevírá diskusi nad dopady deregulace a privatizace železnic, kdy mohou vést k zhoršení kvality dopravní obslužnosti v periferních oblastech s ohledem na objektivní nerentabilitu těchto provozů. K tomu by však objektivně pravděpodobně došlo až v případě, kdy by se upustilo od obecné podpory rozvoje ekonomicky slabších regionů, tedy obecně přijímaného přístupu k financování rozvoje v rámci EU. Další poměrně kontroverzní diskutovanou problematikou ve spojitosti s optimalizací dopravních sítí je vznik integrovaných dopravních systémů pod dikcí jednotlivých krajů. Existence takových institucí nesporně vede systematickými změnami ke značnému zefektivnění vnitřního fungování dopravní sítě a značné úspoře finančních prostředků, než by tomu bylo v případě centrálně řízených institucí pod gescí ministerstva dopravy jako tomu bylo do vzniku VÚSC. Nastalou změnou tak některé, především málo využívané železniční tratě, původně předchozím výkonným orgánem zamýšlené k zániku, vlivem zajištění lepší organizace od zrušení krajská správa objektivně zachránila (Kunc, Krylová, 2005). Druhou stranou mince je fakt, že jednotná ucelená síť byla tímto krokem rozdělena na jednotlivé regionální oblasti, které koncentrují svou snahu i prostředky zejména do zvyšování vnitřní efektivnosti. Mění se tak postavení obcí na původně přeshraničních linkách, kdy došlo často k necitlivému zpřetrhání těchto kontinuálních vazeb. Tento problém pak graduje

zejména v oblastech, kde se dosavadní dopravní toky výrazně odlišují od vymezení hranic krajů. Záleží pak pouze na vůli jednotlivých objednatelů, zda přistoupí ke vzájemné kooperaci a alespoň částečně obnoví toto propojení na úkor svých vnitřních finančních a organizačních zájmů. Praxe ukazuje, že tato spolupráce nebývá vždy zcela samozřejmá a vzájemná integrace probíhá u různých případů velmi rozdílnou měrou.

Nejvýraznějším příkladem výsledku velké koncentrace úsilí vzájemné kooperace několika VÚSC společně s Hlavním městem Prahou, je Pražská integrovaná doprava, zkráceně PID, která pokrývá kompletní území hlavního města Prahy a Středočeského kraje a přesahuje i do dalších krajů. Ta reaguje na významné provázání těchto celků i z funkčního hlediska trhu práce i ostatních oblastí ekonomické sféry. Práci na téma vlivu krajských hranic na prostupnost území osobní železniční dopravou vypracoval například Koběřský (2018), který mimo jiné identifikuje rizika spojená s objednávkou dopravy u rozdílných dopravců formou veřejné soutěže. Zapojení různých dopravců potenciálně může vést ke komplikacím v podobě nutnosti přestupů v hraničních oblastech s ohledem na rozdílné vlastnické poměry vozového parku, což objednávku přeshraničních spojů ještě výrazněji komplikuje oproti situaci, kdy na obou stranách hranice zajišťoval obsluhu tentýž dopravce. Často tak nově nastalá situace v důsledku povede k prohloubení periferního postavení dotčeného území.

1.9 Studium vlastního dopravního fenoménu

Třetím, z Touškem a kol. (2008) popsaných hlavních dopravně geografických témat, je studium vlastního dopravního fenoménu. V kontextu naší práce je potřeba této oblasti věnovat samostatný rozsáhlejší teoretický vhled než předchozím dvěma tématům, jelikož o následující část textu v teoretickém rámci opíráme použité metody dopravní analýzy. Jakákoliv dopravní síť jako taková prochází již od počátků svého vzniku neustálým vývojem. Prvním z témat, kterému se v tomto kontextu věnují někteří autoři, je tedy charakteristika podoby jejich vývoje. V zásadě identifikujeme čtyři hlavní stádia tohoto vývoje (Brinke, 1999), viz obr. 6.



Obr. 6: Hlavní stádia vývoje dopravní sítě
Zdroj: Brinke (1999)

Dopravní síť lze dále hlouběji charakterizovat nejen z pohledu její lokace ale i na základě jejich konkrétních charakteristik, mezi které řadíme například maximální rychlosti, jež jsou úzce spjaté s jejich kategorizací. Z lokalizace těchto různých kategorií dopravní sítě vůči konkrétním jednotkám zájmového území vychází metodika označovaná jako *hodnocení dopravní polohy obcí*. Tuto metodu aplikují ve svých výzkumech v různých modifikovaných podobách např. Hůrský (1974), Seidenglanz (2007), Marada (2010) či Frumar (2015). Ačkoliv s ohledem na různou charakteristiku zkoumaného území ve zmíněných pracích je využito různých faktorů vstupujících do analýzy, obecně lze popsat metodický postup jako bodovací metodu, kdy je existence daného prvku ve sledovaných jednotkách ohodnocena příslušným bodovým ohodnocením. Následný celkový bodový součet slouží k vzájemné komparaci postavení celků v kontextu daného území, kdy celky s nejvyšším bodovým ohodnocením jsou považovány jako nejlépe lokalizované v rámci existující dopravní sítě. Vědecké poznatky nabízejí i jiné nástroje pro hodnocení dopravní sítě, například analýzy akcesibility, deviatility a konektivity.

Dalším významným tématem v kontextu analýzy dopravních sítí je problematika dopravní dostupnosti. Její kartografické zpracování je výzkumným tématem dopravních geografů již po dlouhou dobu. Mezi první praktické příklady výzkumu této problematiky můžeme zařadit práci Nového (1904), který zkonstruoval Mapu časové dostupnosti Prahy z území Čech železniční dopravou, kde k vyjádření výsledku použil metody izochron. Současné výzkumy využívají s rozvojem počítačového zpracování dat metodu tzv. smršťujících se map (shrinking maps), které z izochron vychází, avšak výsledky prezentují jinak pojatým, atraktivnějším vyjádřením. Této metody využil k ilustraci zlepšování dostupnosti železniční dopravou ve vybraných státech světa například Horner (2000). Dalším klíčovým termínem spojeným s přepravou osob je pojem dopravní obslužnost. Tento termín je přesně definován zákonem č. 194/2010 Sb. (Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů), který tento pojem chápe jako zabezpečení dopravy ve všech dnech v týdnu, která má sloužit jako nástroj umožňující jedinci zajištění uspokojení všech svých základních potřeb, jmenovitě tedy zajištění přístupu ke vzdělávání, úřadům, zaměstnání, kultuře, rekreaci či zdravotním službám, a to také včetně zajištění cesty zpět. Výše zmíněný zákon dále upravuje rozdělení tohoto závazku mezi konkrétní subjekty veřejné správy, kdy pověřuje kraje zajišťováním obslužnosti ve svém územním obvodu pomocí objednávky autobusové a regionální vlakové dopravy. Povinností státu je pak zajišťovat železniční spojení nadregionálního či mezinárodního významu. Obce pak disponují pravomocí nad rámec krajem poskytované obslužnosti ve vlastním územním obvodu zajišťovat vlastní dopravní obsluhu, například v podobě MHD. Všem dotčeným orgánům je také umožněno vzájemně kooperovat a po dohodě s dotčenými orgány zajišťovat služby i v jiných územních obvodech.

Objektem zájmu prací tematicky zaměřených na analýzu dopravní obslužnosti je především železniční, autobusová či v některých případech také letecká doprava. Tyto dopravní módy jsou podrobeny analýze na základě dostupných zdrojů v podobě jízdních či letových řádů (Toušek a kol., 2008), kdy hlavním cílem je získat především informace týkající se frekvence jednotlivých spojů, či jejich prostorové i časové rozložení v rámci dne. Za tímto většinou stojí snaha o komparaci situace při ranní dopravní špičce spolu s utlumováním spojů ve večerních hodinách (Seidenglanz, 2007). Častým prvkem je pak sledování změn ve vývoji této problematiky z dlouhodobého časového hlediska, zejména v návaznosti na změnu jízdních řádů nebo smluvních vztahů o zajišťování dopravní obslužnosti s jednotlivými dopravci.

Prvotním metodickým krokem při analýze dopravní obslužnosti obcí je stanovení vhodných konkrétních dnů, pro které budeme analýzu provádět. Základním termínem je v této souvislosti tzv. referenční pracovní den, jenž má reprezentovat běžnou úroveň dopravní obslužnosti, charakteristickou po většinu sledovaného období. Datum zvolené pro interpretaci tohoto dne by tedy mělo být oprostěno od jakéhokoliv atypického zatížení v podobě navýšeného nebo naopak sníženého počtu spojů. Tyto výkyvy nastávají zejména v případě pátku či neděle, státního svátku, prázdnin apod. (Marada, 2010). Ačkoliv tento výčet otevírá prostor pro volbu více dnů v týdnu, v praxi sledujeme, že obecně nejčastěji je pro tyto účely využíváno středy (viz např. Seidenglanz, 2007; Marada, 2010; Stražovec, 2022). Pro získání dat doplňujících představu o rozdílech v kvalitě obslužnosti v určitých specifických situacích některé práce navíc sledují počty spojů i v případě dnů, které jsou popsány pro využití v kontextu referenčního pracovního dne jako nevhodné. Frumar (2015) tento výčet potenciálně zajímavých specifických dnů doplňuje o další relevantní příklad, a to den v období celozávodní dovolené významného zaměstnavatele v regionu.

2 METODOLOGICKÁ ČÁST

2.1 Obecná východiska pro vymezení zájmové oblasti

Ačkoliv námi zkoumaný fenomén se z principu věci neformuje totožně s administrativními hranicemi jednotlivých úrovní administrativních celků, při použití vlastního vymezení zájmového území dochází k výrazné komplikaci části věnující se regionu jako objektu výzkumu. Při upuštění od dojíždky jako běžně využívaného hlavního determinantu tvorby regionu a metodicky jednodušším pouhém převzetí existujících administrativních jednotek zbývá větší prostor pro práci s regionem z opačného úhlu pohledu, tedy jeho využitím jako nástroje pro zkoumání dalších sledovaných jevů. Toto rozhodnutí samozřejmě vytváří určité překážky, týkající se výrazně rozdílné velikosti některých celků vůči sobě. Nabízející se metoda prvního toku však má tendenci vytvářet velikostně disproporční celky ještě mnohem výrazněji, tudíž by k eliminaci tohoto problému její použití nevedlo.

Pro ověření odpovídající vhodnosti tohoto přístupu ke studiu periférií bylo nakonec přistoupeno k jednoduché analýze dat kombinované denní dojíždky za prací a vzděláním v datové podobě vzájemné interakční matice všech obcí v ČR. Nejjednodušším, běžně využívaným metodickým nástrojem, je v této problematice již výše zmíněná metoda tzv. prvního toku (Klapka, 2019), tedy prosté přiřazení konkrétní obce k příslušnému regionu na základě faktoru, vyhodnocujícího jako jádro cíl nejvýznamnějšího vyjíždkového toku z obce. Dostupná data tak byla zpracována v souladu s touto obecně používanou metodikou.

Tato matice byla v prvním kroku očištěna o jednotky s nulovým tokem s jakoukoliv obcí v Olomouckém kraji, čímž došlo k zásadní redukci datového souboru na širší kontext Olomouckého kraje. Následně byly podrobeny další selekci všechny zbývající obce územně nespádající do administrativního vymezení kraje. Ty byly jednotlivě vyřazeny v případě, kdy nejvýznamnější vyjíždkový tok nesměřoval do Olomouckého kraje. Po této selekci byl zjištěn pro autora poměrně překvapivý fakt, že z výčtu těchto přeshraničních obcí v analýze zůstala pouze jediná obec. Tyto výsledky ukazují na velmi nízký přeshraniční vliv obcí Olomouckého kraje, a tedy na poměrně velkou vnitřní uzavřenost jednotlivých celků, korespondující s vymezením krajských hranic.

Následným krokem proběhlo určení konkrétního nejvýznamnějšího toku pro každou obec v Olomouckém kraji. Zde se potvrdila hypotéza, která předpovídala, že obce s rozšířenou působností dostatečně reprezentují jádra dojížděky, jelikož ve většině případů tímto největším tokem byla identifikována jedna z obcí ORP, ačkoliv se objevily i shluky obcí, pro které toto výše zmíněné neplatilo. Konkrétně se jednalo o výčet 40 obcí, u kterých byl primární tok identifikován do jiné obce, než je ORP na území Olomouckého kraje. Ze získaných dat bylo patrné významnější postavení některých celků, které tento statut nemají, ačkoliv funkční roli pro skupinu okolních obcí částečně plní. Těmito identifikovanými obcemi s vlastním potenciálem jsou Javorník, Kojetín, Staré město a Štítý, kdy ve všech těchto případech byly identifikovány do dané obce z obcí okolních alespoň tři takovéto primární toky.

V otázce překryvu funkčních celků s administrativními jednotkami se ukazují slabiny tohoto přístupu v podobě tvorby výrazně disproporčních regionů, kdy olomoucký region tvoří dominantní roli v rámci celého území kraje a vytváří výrazný přesah do okolních ORP, což je dáno v případě této metody nemožností jakékoliv modifikace efektu celku takto velkého významu. V případě celků rovnocenného významu však již spatřujeme, že v obecné rovině z velké části hranice funkčního regionu korespondují s administrativním vymezením, nebo se od něj neliší nijak zásadní měrou. Příkladem, kdy nastal naprostý soulad administrativního i funkčního vymezení je případ společných hranic Jesenicka a Šumperska. V situacích zařazení nekorespondujícího s administrativním členěním často spatřujeme velmi vzájemně si podobné hodnoty konkurujících si ORP. O konečné příslušnosti rozhodly řádově často nižší jednotky toků.

V otázce přeshraničního vlivu okolních krajů na obce na území Olomouckého kraje již spatřujeme výraznější projevy, než tomu bylo v opačném směru. Přesah primárního toku vně kraj byl spatřen u celkem 14 obcí. Zde je však nutné vyzdvihnout fakt, týkající se oblasti Kojetínska. Kojetín jako takový totiž svým primárním tokem spadáje ke Kroměříži a pět okolních obcí naopak spadáje k němu samotnému. Metodicky tak i tyto navázané obce přiřazujeme k funkční oblasti zvoleného jádra, tedy v tomto případě ke Kroměříži. Pokud bychom upustili od metodiky, kdy jádry jsou pouze celky reprezentované obcemi ORP, Kojetín by metodicky vytvořil vlastní vnitřně uzavřený region.

Jedinou další významnější mimokrajskou obcí ORP pro obce v Olomouckém kraji je pak Vyškov, pod který spádují další čtyři obce v příhraničí. Blansko, Bystřici pod Hostýnem a Valašskému Meziříčí pak přiléhá vždy pouze jedna obec v zájmovém území. V těchto zbývajících případech přeshraniční příslušnosti se jednalo o osamocené obce s nízkým významem, především v rámci jižní části kraje. To reflektuje zejména fakt, že v minulosti nedošlo v těchto oblastech k téměř žádným zásadním administrativním přesunům, které by tuto disproporci vymezení celků veřejné správy vůči reálným funkčním regionům narovnal. Tento proces byl spojen nejvýznamněji s oblastí Šternberska, kdy již k určitým územním změnám i v rámci krajských hranic přistoupeno v minulosti bylo, a s ohledem na identifikaci funkčních regionů, odpovídajících tomuto aktuálnímu vymezení, byly tyto změny provedeny pravděpodobně opodstatněně a korektně.

V návaznosti na výše uvedená zjištění nastávají komplikace v otázce přeshraničních vlivů, kdy v případě doslovného dodržení zadání je zájmovou oblastí této práce celé území Olomouckého kraje. V situaci, kdy příhraniční obec, která vykazuje velmi vyrovnané toky do obou nejbližších jader, jež zvolená metoda velkou mírou generalizuje, případně do kraje sousedního, jako se tomu stalo v případě zmíněných 14 obcí, by bylo metodicky správné je analyzovat v rámci celého kontextu s SO ORP v sousedním kraji či naopak. Tím by ve výsledku vznikl absurdně působící slepenec zájmového území. V úvahu by připadalo také tyto problematické obce z analýzy vypustit, čímž by však došlo ke ztrátě informace právě v oblastech, kde lze předpokládat významnou koncentraci sledovaného fenoménu. Zároveň bychom se tímto přístupem vystavili potenciální kritice z hlediska splnění zadání práce, kdy bychom jej de facto nesplnili s ohledem na územní vymezení práce hovořící o celém území kraje.

Autor si je vědom, že existují i komplexnější metody pro tvorbu funkčních regionů založených na pravidlech, které vycházejí z analýzy dat dojížděky a jejichž aplikacím dává vzniknout například tzv. olomoucká škola (Klapka, 2019). Tyto přístupy již obsahují metodické nástroje, které vzniku velikostně disproporčních regionů předcházejí. Nicméně s ohledem na rozsahová omezení této práce, bylo od jejich aplikace upuštěno, jelikož i pouhá definice metodiky tvorby těchto regionů je samostatným tématem jiných prací vyšší kvalifikační úrovně, nežli je tato. Zároveň bychom se ani takovým přístupem nezbavili nastalých problémů v případě již zmíněných přeshraničních přesahů, pokud bychom trvali na doslovném splnění zadání práce.

Na opodstatněnost využití metody využívající administrativní členění poukazuje částečně mimo jiné také princip fungování objednávky dopravní obsluhy území z pozice krajů či obecný princip organizace jiných sfér veřejné správy či služeb. Zmíněné bylo rozebíráno v rámci rešerše popisující vliv krajských objednávek na formování regionálních dopravních systémů. I přes existenci určité míry kooperace jednotlivých VÚSC v příhraničních oblastech je hlavním cílem krajů maximálně optimalizovat zabezpečení vlastního území těmito službami. To by při využití odlišné regionalizace území, postavené například pouze na základě dojíždky do zaměstnání, mohlo vést k tendenčním výsledkům, uměle znevýhodňujícím tyto zahrnuté přeshraniční celky na základě některých sledovaných charakteristik, jež by bylo velmi komplikované zpětně identifikovat a eliminovat.

Typickým takovým příkladem je problematika rozdrobené spádovosti těchto příhraničních celků. Zejména v těchto oblastech bez významného vlivu jádra můžeme pozorovat rozdílnou alokaci pracovních příležitostí od například alokace služeb. Trh práce se totiž v zásadě na administrativní hranice tolik neomezuje a je formován ostatními sférami, které jsou administrativním členěním ovlivněny výrazněji, právě v návaznosti na jejich zřizovatele. Takovým příkladem může být zdravotnictví, školství či úřady. Tyto tangenciální vztahy pak metodikou zjednodušíme do úrovně, kdy považujeme za relevantní pouze jednu z hran spojenou zpravidla právě s dojíždkou za prací. To pak vede k vyvolání mylného dojmu o dané obci. K tomuto jevu samozřejmě dochází i v případě vnitřní struktury správního obvodu ORP, nicméně v rámci jednoho administrativního území lze tento jev výrazně snadněji eliminovat z postu koordinátora dopravy, například vhodným trasováním linek korespondujících s těmito objektivními fakty.

Výše rozvedená analýza dojíždky pomocí primárního toku byla tak sice v rámci tvorby této práce vypracována, ale nebylo rozhodnuto o využití jejích výsledků jako vhodného nástroje k výsledné analýze s ohledem na všechny výše popsané problematiky. Získaná data tak sloužila pouze jako zdroj informací pro pochopení některých vazeb při diskusi výsledků práce. Definitivním rozhodnutím tak byla volba postavení výzkumu na administrativních jednotkách, jelikož lze na základě výsledků dojíždky v zásadě tvrdit, že postavení ORP jako jader a využití jejich obvodů pro další analýzy obстоjným způsobem reprezentuje funkční vztahy v rámci Olomouckého kraje. Je tedy přijatelnou alternativou k použití funkčních regionů jako nástroje

výzkumu, pokud bude při výsledné diskusi dat přihlédnuto ke konkrétním zjištěným specifikům.

Jako základní jednotky dalších částí výzkumu zaměřujících se na identifikaci negativních jevů spojených s exkluzí, periferností a vlivu dopravní obsluhy na tuto problematiku byly zvoleny územní jednotky v podobě obcí Olomouckého kraje, jejichž charakteristiky jsou poté v následujících částech práce diskutovány v kontextu vnějších i vnitřních odlišností v rámci regionů v podobě jednotlivých SO ORP, zastupujících v tomto případě roli funkčního regionu.

2.2 Sběr a zpracování dat perifernosti

Práce velké části autorů zabývajících se periferiemi se ve velké míře opírají o do určité míry generalizované celky, nejčastěji akcentované jako tzv. generelové jednotky. V kontextu tohoto výzkumu se ovšem jeví tento postup jako nevýhodný, zejména s ohledem na riziko značné ztráty informace v rámci menšího rozsahu zájmového území, který je v rámci diskuse výsledku dále rozebírán v ještě nižším hierarchickém stupni. Základní jednotkou podrobenou analýze je tedy v našem případě základní jednotka výkonu veřejné správy v ČR, tedy obec. Vzhledem ke značnému využití dat vycházejících ze SLDB 2021 by se nabízela možnost využití ještě podrobnějšího členění v podobě základních sídelních jednotek, jelikož mnohá data jsou v rámci sčítání do této úrovně publikována. Takto podrobný výzkum mohl být z určitého pohledu velmi přínosný a mnohem kvalitněji by poukazoval na disparity reálného prostoru s ohledem na velmi detailní měřítko. V závěru však nebylo jednoznačně vyhodnoceno, že by byl takový postup dostatečně přínosný natolik, aby vyvážil nemožnosti využití jiných, za tyto nižší jednotky nepublikovaných ukazatelů. S použitím takto detailního měřítko navíc stoupají rizika komplikací s tzv. efektem malých čísel, či vytvářením příliš řídké datové matice, proto bylo úvah nad touto formou postupu upuštěno.

Ve snaze zachovat alespoň částečnou porovnatelnost s předchozími pracemi věnujícími se stejnému tématu, byly ve velké míře převzaty totožné ukazatele již využívané například Musilem a Müllerem (2006), či Stražovcem (2022). S ohledem na různé průběžné změny v metodice sčítání však nebyl převzat datový soubor kompletně. Ukazatelem, jež sledoval Musil s Müllerem, který není možné použít v rámci této práce, je například *Podíl připojení na internet*, jelikož ten v rámci sčítání v roce 2021 již nebyl sledován. Pro práci tedy byla zvolena

sada celkem 20 následujících ukazatelů, převážně vycházejících z dat SLDB 2021, které lze rozdělit do tří hlavních segmentů charakterizovaných postupně níže.

Ukazatele demografické struktury a vývoje z pohledu věku, vzdělání a národnosti:

1. Index vzdělanosti
2. Index stáří – Sauvyho index
3. Index závislosti I
4. Index závislosti II
5. Podíl obyvatel s cizím státním občanstvím
6. Hrubá míra přirozeného přírůstu za období 2011-2021 (HMPP)
7. Hrubá míra migračního salda za období 2011-2021 (HMMS)

Syntetický ukazatel vzdělanosti vyjadřujeme níže znázorněným a popsáním vzorcem:

$$S_i = \frac{\left[\left(\frac{u_1}{u} \right)_i + 2 \left(\frac{u_2}{u} \right)_i + 3 \left(\frac{u_3}{u} \right)_i + 4 \left(\frac{u_4}{u} \right)_i \right]}{100}$$

kde u_1 je počet obyvatel se základním vzděláním, u_2 je počet obyvatel se středoškolským vzděláním bez maturity, u_3 je počet obyvatel s úplným středoškolským vzděláním a u_4 je počet obyvatel s vysokoškolským vzděláním, u se pak rovná součtu všech zmíněných hodnot.

Index stáří vyjadřujeme jako počet obyvatel ve věku 65 a více let připadajících na 100 dětí ve věku 0–14 let. Jednotlivé indexy závislosti vyjadřujeme jako počet obyvatel ve věkové skupině 0–14 let (index závislosti I) respektive ve skupině 65 a více let (index závislosti II), připadajících v obou případech na 100 obyvatel ve věkové skupině 15–64 let. Podíl obyvatel s cizím státním občanstvím vyjadřujeme jako počet obyvatel se státním občanstvím ČR připadajících na 100 obyvatel se zjištěným státním občanstvím, přičemž zahrnuje i osoby s dvojitým nebo vícenásobným státním občanstvím.

Ad 6 a 7: Hrubá míra přirozeného přírůstu je vyjádřena jako počet celkového přirozeného přírůstu obyvatelstva, který představuje rozdíl mezi počtem živě narozených a celkovým počtem zemřelých za dané sledované období, vztažené na jeden rok vydělením počtem sledovaných období a vyjádřeným přepočtem na tisíc obyvatel středního stavu. Hrubá míra

migračního salda je vyjádřena jako počet celkové mechanické změny obyvatelstva, který představuje rozdíl mezi počtem přistěhovalých a celkovým počtem vystěhovalých za dané sledované období, vztažené na jeden rok vydělením počtem sledovaných období a vyjádřené přepočtem na tisíc obyvatel středního stavu.

Ukazatele charakterizující ekonomickou aktivitu a koncentraci obyvatelstva:

1. Míra zaměstnanosti seniorů
2. Podíl nezaměstnaných osob
3. Podíl zaměstnaných v primárním sektoru
4. Podíl zaměstnaných v terciárním a kvartérním sektoru
5. Modifikovaný index podnikatelské aktivity
6. Podíl denní pracovní vyjížďky
7. Hustota zalidnění

Míra zaměstnanosti seniorů je vyjádřena jako počet zaměstnaných osob ve věku 65 a více let připadajících na 100 obyvatel ve věku 65 a více let se zjištěnou ekonomickou aktivitou. Ukazatelem je sledováno vyjádření schopnosti a vůle postproduktivní části populace participovat v rámci pracovního trhu. Podíl nezaměstnaných osob je vyjadřován jako počet nezaměstnaných osob připadajících na 100 obyvatel se zjištěnou ekonomickou aktivitou. Data o počtech nezaměstnaných byla čerpána z měsíčních statistik trhu práce MPSV za období březen 2021.

Ad 3 a 4: Podíl zaměstnaných v primárním sektoru je vyjádřen počtem zaměstnaných osob v primárním sektoru (zemědělství, lesnictví, rybářství a těžba surovin) připadajících na 100 osob se zjištěnou ekonomickou aktivitou. Zahrnuje oddíly CZ-NACE 01-09. Podíl zaměstnaných v terciárním a kvartérním sektoru je vyjádřen počtem zaměstnaných osob v terciárním a kvartérním sektoru (služby, věda a výzkum, vzdělávání, informační technologie atd.) připadajících na 100 osob se zjištěnou ekonomickou aktivitou. Zahrnuje oddíly CZ-NACE 45-99.

Ad 5, 6 a 7: Modifikovaný index podnikatelské aktivity je upravenou formou běžně využívaného indexu srovnávajícího počet aktivních podnikatelských subjektů připadajících na

1000 obyvatel. Námi byla požitá varianta vycházející z dat SLDB, jedná se tedy o ukazatel vyjádřený počtem obyvatel, jež se označili jako osoby pracující na vlastní účet (OSVČ) nebo zaměstnavatelé, připadajícím na 100 obyvatel se zjištěnou ekonomickou aktivitou. Podíl denní pracovní vyjížďky je vyjádřen jako počet obyvatel vyjíždějících za prací mimo území obce připadajícím na 100 osob se zjištěnou formou mechaniky pohybu za prací. Hustota zalidnění pak je počet obvykle bydlících obyvatel vydělený rozlohou katastrálního území obce, tedy počet obyvatel na 1 kilometr čtvereční.

Ukazatele charakterizující formu zástavby a podobu bytového fondu, z hlediska kvality a trendu rozvoje:

1. Podíl bytů v domech s existujícím připojením na veřejnou kanalizační síť nebo s vlastní čističkou odpadních vod
2. Podíl bytů připojených na vodovod
3. Podíl bytů bez přívodu plynu
4. Podíl neobydlených bytů
5. Podíl bytů v domech s obdobím výstavby nebo rekonstrukce 1991–2021
6. Podíl bytů v bytových domech na celkovém bytovém fondu s obdobím výstavby nebo rekonstrukce 1991–2021

Ad 1, 2 a 3: Podíl bytů v domech s existujícím připojením na veřejnou kanalizační síť nebo s vlastní čističkou odpadních vod je vyjádřen počtem obydlených bytů v domech s připojem na veřejnou kanalizační síť nebo s vlastní ČOV připadajících na 100 obydlených bytů v domech se zjištěným způsobem odvádění odpadních vod. Podíl bytů připojených na vodovod vyjadřujeme počtem obydlených bytů se zavedeným vodovodem v bytě z veřejné sítě nebo/a zároveň ze soukromého zdroje vody připadajících na 100 obydlených bytů se zjištěnou vybaveností vodovodem. Podíl bytů bez přívodu plynu vyjadřujeme počtem obydlených bytů bez plynové přípojky veřejné sítě nebo z lokálního zdroje připadajících na 100 obydlených bytů se zjištěnou vybaveností plynem.

Ad 4, 5 a 6: Podíl neobydlených bytů je vyjádřen počtem neobydlených bytů připadajících na 100 bytů celkem. Podíl bytů v domech s obdobím výstavby nebo rekonstrukce 1991–2021 vyjadřujeme jako počet obydlených bytů v domech postavených nebo rekonstruovaných v

letech 1991–2021 připadajících na 100 obydlených bytů v domech se zjištěným obdobím výstavby nebo rekonstrukce. Podíl bytů v bytových domech na celkovém bytovém fondu s obdobím výstavby nebo rekonstrukce 1991–2021 je vyjádřen jako počet obydlených bytů v domech odpovídajících definici bytového domu připadajících na 100 obydlených bytů v domech se zjištěným obdobím výstavby nebo rekonstrukce v letech 1991–2021. Tento ukazatel slouží pro zpřesnění trendu předchozího ukazatele a zaměřuje se na vnitřní charakter výstavby ve zmíněném období.

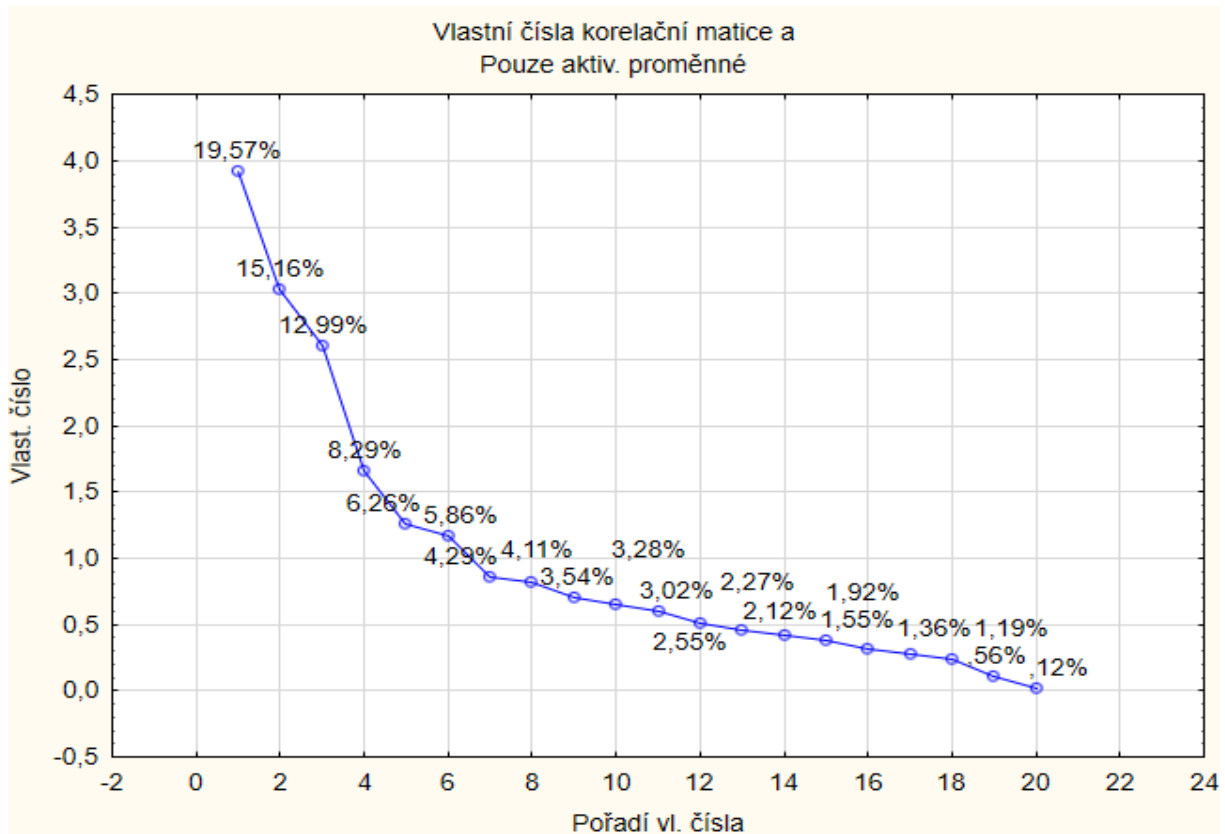
2.2.1 Zpracování datového souboru pomocí faktorové analýzy

Tento ucelený soubor dat zahrnující všechny hodnoty výše zmíněných ukazatelů za jednotlivé obce Olomouckého kraje pak byl podroben očištění dat pro zajištění další využitelnosti v rámci strojového zpracování. Následná práce již byla dále prováděna za pomoci programu Statistica, kterou poskytuje společnost TIBCO.

Podobnou metodiku, jako využíváme v této části práce, aplikoval také Stražovec (2022) při výzkumu periferií na Slovensku, který výzkum opíral o data ze sčítání v roce 2011. Stražovec vyzdvihoval tento postup s ohledem na ošetření problému související s vnitřní autokorelací, proto byl tento postup zvolen oproti například již dříve využívaným postupům Musila, jenž opírá multikriteriální analýzu zejména na metodě pořadí v rámci kvantilového seřazení případů v jednotlivých kritériích, kde tato korelace v zásadě nemůže být zjištěna a nelze ji tak vyloučit. Zároveň tento náš zvolený postup více akcentuje obvyklý postup při vícerozměrné analýze, jež popisuje v pěti konkrétních krocích Klapka (2019, s. 91-99).

Prvním krokem v programu Statistica bylo provedení standardizace všech ukazatelů. Pomocí analýzy hlavních komponent byl vytvořen sutinový graf vyjadřující kvality datového souboru při zvolení rozdílného počtu faktorů. Zde narážíme na první problém daný charakterem analyzovaného datového souboru. V běžné praxi požadujeme, aby vybrané hlavní komponenty vysvětlily aspoň 70 % celkového rozptylu (kumulativní procento vysvětleného rozptylu). Toho je v případě použití celkem 20 ukazatelů těžké dosáhnout, aniž by nedošlo k významnému šumu. Vzhledem k charakteru našeho výzkumu však pro nás není tak zcela důležité dosáhnout maximální reprezentace původního vzorku vyjádřeného všemi ukazateli, nýbrž nám jde především o identifikace nejvýznamnějšího faktoru a jeho vnitřní strukturu.

Proto můžeme tedy považovat i sníženou výpovědní hodnotu souboru pohybujícího se i okolo 50 procent jako za ještě přijatelnou. Na podobný problém narazil i Stražovec (2022), který pro 16 použitých indexů považoval za stále přijatelnou i hodnotu okolo 60 procent.



Obr. 7: Výsledný sutinový graf vlastních čísel korelační matice dat zájmového území
Zdroj: SLDB 2021, ČSÚ; vlastní zpracování programem Statistica

Při pohledu na sutinový graf (viz obr. 7) bylo tedy s ohledem na výše zmíněné zvažováno použití výstupů odpovídající třem až pěti faktorům. Pro každou z těchto tří variant byly vypracovány pomocí faktorové analýzy faktorová skóre jednotlivých celků, s využitím jejich následné ortogonální rotace Varimax. „Metoda Varimax vytváří faktory, které silně zatěžují omezený počet původních proměnných a v menší míře zatěžují zbytek původních proměnných“ (Erlebach a kol., 2019, s. 6). Tato již mapově interpretovatelná faktorová skóre jednotlivých obcí byla konfrontována v GIS softwarech s daty dopravní obslužnosti a dostupnosti. Při prostorové vizualizaci byla zjištěna výrazná prostorová souvislost vždy u prvního z faktorů především u výsledků, vycházejících ze tří, respektive čtyř faktorů. Tato souvislost byla v obou situacích natolik patrná, že bylo rozhodnuto zaměřením analýzy perifernosti převážně na tento faktor, jako směrodatný ukazatel reprezentující projevy exkluze v kontextu našeho území. Zároveň u tohoto faktoru, především u výstupu zahrnujícího tři

faktory, byla významná patrnost rozložení jevu, jež odpovídá typickému rozložení polarity v nodálních regionech. Proto bylo rozhodnuto o volbě právě této varianty jako výsledku podrobeného dalšímu výzkumu, i na úkor nižší výpovědní hodnoty ostatních ukazatelů vlivem nízké hodnoty kumulativního procenta vysvětleného rozptylu.

Tab. 3: Příspěvek jednotlivých proměnných do příslušných faktorů – komunity

Proměnná	Faktor 1	Faktor 2	Faktor 3
Index vzdělanosti	0,58	0,60	0,64
Index stáří	0,01	0,93	0,94
Index závislosti I	0,07	0,16	0,20
Index závislosti II	0,00	0,87	0,87
Podíl cizinců	0,00	0,01	0,21
HMPP	0,01	0,90	0,90
HMMS	0,09	0,53	0,61
Zaměstnanost seniorů	0,05	0,07	0,11
PNO	0,21	0,22	0,47
Zaměstnanost v I.	0,46	0,50	0,50
Zaměstnanost v III. a IV	0,41	0,41	0,46
Podnikatelská aktivita	0,01	0,02	0,07
Vyjíždka	0,01	0,01	0,71
Hustota zalidnění	0,35	0,35	0,56
Přípoj vodovodu	0,01	0,02	0,05
Přípoj kanalizace	0,36	0,36	0,51
Bez přípoje plynu	0,29	0,30	0,31
Neobydlené byty	0,23	0,25	0,31
Nová výstavba	0,39	0,39	0,47
Bytové domy	0,01	0,01	0,64

Zdroj: SLDB 2021, ČSÚ; vlastní zpracování programem Statistica

Vnitřní strukturu výsledných, faktorovou analýzou vytvořených, faktorů můžeme dále charakterizovat pomocí analýzy faktorových zatížení jednotlivých proměnných, u kterých identifikujeme hodnoty nad 0,7, respektive pod -0,7. Tyto hodnoty reprezentují jednotlivé formy korelace proměnných s výsledným faktorem, díky čemuž je možné vyjádřit, jakou oblast datové sady tento faktor nejvýznamněji reprezentuje. Identifikujeme tak v závislosti na znaménku v případě kladného ukazatele pozitivní korelaci, respektive v případě záporné hodnoty korelaci negativní. Míru příspěvku lze vyjádřit i v procentuální formě celkového zapojení jednotlivých proměnných také pomocí tabulky komunalit, viz tab. 3. Tato tabulka je oprostěna od vyjádření korelace a vyjadřuje reálné procentuální využití dat daného ukazatele v rámci tohoto faktoru.

V případě prvního ukazatele lze podle tabulky zátěží (tab. 4) vysledovat jako hlavní korelaci s ukazatelem vzdělanosti, který jako jediný vykazuje hodnou pozitivní korelaci s faktorem nad úroveň hodnoty 0,7. Nicméně dalšími významnými a jen těsně podlimitními korelujícími ukazateli jsou pozitivně korelující ukazatel zaměstnanosti v terciéru a kvartéru a ukazatel podílu výstavby po roce 1991 na celkovém bytovém fondu, naopak těsně podlimitně negativně korelujícím je ukazatel zaměstnanost v priméru. V obecné definici lze tedy říct, že tento faktor reprezentuje nejdůležitější vlivy na periferialitu v kontextu Olomouckého kraje pomocí výše zmíněných korelací. Jako periferní lze tedy považovat zejména obce vykazující se z hlediska demografické struktury nízkou úroveň vzdělanosti, z hlediska ekonomické aktivity obyvatelstva potom nízkým procentem zaměstnanosti ve službách, a naopak vysokou zaměstnaností v priméru a z hlediska charakteru bytového fondu nízkým podílem výstavby po roce 1991.

Tab. 4: Matice faktorových zátěží proměnných s použitím rotace VARIMAX

Proměnná	Faktor 1	Faktor 2	Faktor 3
Index vzdělanosti	0,762	0,137	-0,192
Index stáří	-0,112	-0,960	0,063
Index závislosti I	0,257	0,299	-0,221
Index závislosti II	-0,041	-0,932	0,028
Podíl cizinců	0,027	0,069	0,457
HMPP	0,084	0,947	0,023
HMMS	0,297	-0,663	-0,289
Zaměstnanost seniorů	0,221	0,156	0,203
PNO	-0,453	0,099	0,503
Zaměstnanost v I.	-0,678	-0,209	0,034
Zaměstnanost v III. a IV	0,638	0,030	0,222
Podnikatelská aktivita	-0,120	0,049	0,225
Vyjížďka	0,073	0,026	-0,838
Hustota zalidnění	0,588	-0,031	0,462
Přípoj vodovodu	0,107	0,060	0,187
Přípoj kanalizace	0,597	0,059	0,381
Bez přípoje plynu	-0,543	0,080	0,108
Neobydlené byty	-0,476	-0,163	-0,232
Nová výstavba	0,624	0,047	-0,284
Bytové domy	0,085	-0,008	0,795

Zdroj: SLDB 2021, ČSÚ; vlastní zpracování programem Statistica

Druhý faktor vyjadřuje zejména věkovou strukturu a dynamiku obyvatelstva a konkrétně se projevuje významnou negativní korelací s proměnnou Indexu stáří, respektive Indexu ekonomického zatížení II. Naopak velmi silnou pozitivní korelaci faktoru spatřujeme v závislosti s proměnnou hrubé míry přirozeného přírůstku. V zásadě tedy lze tvrdit, že nízké hodnoty tohoto faktoru u konkrétních obcí jsou dány vysokým podílem postproduktivní části

populace na populační struktuře a vysokým přirozeným úbytkem. Třetí faktor koreluje pozitivně s procentuálním vyjádřením podílu bytů v bytových domech na celkové výstavbě po roce 1991 a naopak poměrně silně negativně koreluje s ukazatelem procentuálně vyjadřujícím míru celkové vyjíždky. Tento faktor tak svými vysokými hodnotami vyjadřuje zejména případy se zástavbou vzniklou po roce 1991 charakterizovanou hlavně bytovými domy, a zároveň případy vysoké soběstačnosti v rámci trhu práce, která se projevuje nízkým podílem vyjíždky za prací mimo obec.

Stražovec (2022) se v rámci své práce pokusil pomocí metody váženého součtu vytvořit souhrnnou hodnotu vahami vyjádřenými skrze hodnoty rozptylu jednotlivých ukazatelů. Váha faktoru se rovnala jeho procentuálnímu podílu na rozptylu, přepočteného na hodnotu celkového výsledného kumulativního podílu, kdy ten odpovídal 100 procentům. Identifikovanými vahami pak byly vynásobeny jednotlivá faktorová skóre a celkový součet těchto násobků se pak rovná výsledné hodnotě tohoto ukazatele. Obdobným způsobem jsme vyjádřili faktory i pro naše účely práce, a to konkrétně podle vah popsaných tab. 5.

Tab. 5: Vyjádření vah příslušných faktorů v rámci souhrnného ukazatele faktorových skóre

	Podíl rozptylu	Procentuální vyjádření
Faktor 1	19,57	41,01
Faktor 2	15,16	31,77
Faktor 3	12,99	27,22
CELKEM	47,72	100,00

Zdroj: SLDB 2021, ČSÚ; vlastní zpracování programem Statistica

Tento souhrnný ukazatel v převážné většině případů korespondoval s trendem nastaveným prvním z faktorů, což lze v zásadě tvrdit i v případě zbývajících faktorů. Pouze ve velmi ojedinělých specifických případech jsme zaznamenali velmi rozdílné extrémy, mimo jiné i těm je pak v rámci diskuse věnována zvýšená pozornost. Nebyl tak spatřován příliš velký obecně platný přínos ostatních faktorů na vyjádření exkluze zejména s ohledem na méně patrné funkční vztahy v rámci mapování. Na základě velmi úzkého vztahu na dopravní charakteristiky i jiných identifikovaných projevů, tak bylo v rámci práce rozhodnuto definici periferality postavit na hodnotách prvního faktoru. První faktor jsme podrobili klasifikaci, kdy jako území se zvýšenou periferiálitou identifikujeme případy odpovídající 25. kvantilu nejnižších hodnot prvního faktoru. Tato území jsou v rámci diskuse podrobena analýze projevů konkrétních

zapojení fenoménu pomocí kvantitativního zhodnocení či také z hlediska jejich prostorového rozložení a koncentrace takových případů v jednotlivých SO ORP.

2.3 Sběr a zpracování dopravně-geografických dat

Po vymezení center a jejich zázemí bylo přistoupeno k samotné analýze kvality jejich dopravní obslužnosti pomocí analýzy počtu spojů. S ohledem na praktickou nemožnost zpětného získání komplexních informací o počtu zastavujících spojů autobusové dopravy, z důvodu neexistence spolehlivého volně dostupného zdroje tištěných, či jiným způsobem archivovaných jízdních řádů, bylo nutné upustit od hlubší analýzy vývoje obslužnosti za širší časové období. Analyzovány byly tedy pouze v době tvorby práce aktuálně platné jízdní řády, platné pro období let 2023/2024.

Nebylo tak bohužel prakticky možné aplikovat analýzu konkrétních vývojových trendů, jako je tomu možné v případě železniční dopravy, s ohledem na existenci tištěných jízdních řádů, které jsou dostupné např. ve fondech knihoven. Jediným spolehlivým způsobem, jak tato data získat v případě autobusové dopravy, by byl jejich vlastní dlouhodobý výzkum a tvorba vlastní databáze, nebo případně čerpání těchto dat od autorit zajišťujících dopravní obslužnost na sledovaném území. Těmi jsou kraje, respektive krajský koordinátor regionální dopravy, v tomto případě tedy Olomoucký kraj a Koordinátor integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje (KIDSOK). Tyto instituce byly na existenci mimo jiné i těchto dat dotázány, nicméně byly ponechány bez odezvy, tudíž lze předpokládat, že těmito daty vůbec nedisponují, či je odmítají dále poskytovat veřejnosti. Zmíněnými institucemi byla v této tematice nabídnuta pouze data vázaná na železniční dopravu, jež lze však, jak již bylo zmíněno, dohledat i z jiných zdrojů. Lze tedy předpokládat, že obecně pravděpodobnější je v tomto případě varianta, že tato data za autobusovou dopravu ve skutečnosti v žádné ucelené formě neexistují.

Přistoupeno tedy bylo k analýze kvality dopravní obslužnosti a dostupnosti pomocí sledování níže popsaných ukazatelů v jeden konkrétní den. Tím v tomto případě byla s ohledem na dříve v rámci rešerše popsané obecně platné aplikované metodiky stanovena konkrétně středa 10. 4. 2024. Za tento den byla pomocí vyhledávacího portálu IDOS zkompletována data dojížděky do celků ORP za všechny zbylé obce v Olomouckém kraji.

Zásadním pro tuto práci byla charakteristika komplexního dopravního vztahu samotné obce vůči jejímu nadřazenému celku. Autorem tedy nebyl arbitrárně volen konkrétní společný výchozí bod, nýbrž toto rozhodnutí bylo ponecháno na využitých nástrojích, čímž se tento postup odlišuje od dříve použitého přístupu v předchozí autorově práci s obdobně stanovenými cíli (Věntus, 2020). V tomto zmíněném případě předchozí práce bylo možné tento postup použít zejména s ohledem na podstatně menší datový soubor, který umožňoval zapojení procesů založených na manuálním sběru a korekci dat. Tento manuální postup však, při práci s podstatně větším datovým souborem zahrnujícím celé území kraje, tvořeného více než 400 obcemi, je již potřeba v této úrovni nahradit automatizovaným systematickým procesem. Pro ten však v tomto případě narážíme na překážku v podobě neexistující relevantní veřejně dostupné datové základny, která by spolehlivě vyjadřovala charakter využití zastavěných ploch v potřebném měřítku.

Metodika sběru dat v konkrétních případech probíhala zadáním pouze názvu obce výchozí a cílové do vyhledávacího pole. Do celkového počtu zastavujících spojů byly zahrnuty všechny spoje, které vychází z libovolné zastávky na území obce do příslušné ORP, které byly vyhledávačem za příslušný sledovaný den nabídnuty. Tímto bylo mimo jiné zabráněno také zániku části informace v případě, kdy nelze jednoznačně rozhodnout, který z nástupních bodů v obci je významnějším, jelikož je například každý z nich obsluhován vždy pouze jednou z více linek do obce zajiřdējících.

Výše popsaný zvolený postup zároveň také více reflektuje obecné chování jednotlivce v běžném prostředí, kdy ten pro své rozhodnutí volí nejčastěji obdobný postup přenesení svého vlastního rozhodnutí na doporučení použitého nástroje, podle kterého se následně detailněji rozhoduje o vhodnosti spojů v kontextu jeho konkrétních potřeb. Tato následná rozhodovací část je však již silně formována subjektivními aspekty, například pěší vzdáleností počátku či cíle jeho cesty vůči nástupnímu, resp. výstupnímu bodu a jedinec tak své výsledné chování má prostor značně modifikovat. Tato subjektivní rozhodnutí je však velmi náročné metodicky do analýzy zahrnout. Jedním z takových přístupů by bylo využití centroidu zastavěného území jako centra, což však nereflektuje rozdílnou strukturu osídlení, například rozdílné koncentrace obyvatelstva vlivem existence sídliště, typicky v okrajových částech sídel. Nástupní bod umístěný v takovéto lokalitě může být ve výsledku atraktivnější a lépe

obsluhovaný. Využití zmíněných portálů opírajících se o vlastní datové podklady tak tuto zásadní rozhodovací část procesu obstojným způsobem substituují.

Ze všech výše zmíněných důvodů je tak pro tuto práci využita pouze právě jen objektivně neměnná část navázaná pouze na dopravní prostředek samotný, tedy jeho jízdní dobu a ujetou vzdálenost samotného prostředku za jasně stanovených podmínek, ze stanic doporučených vyhledavačem, které jeho vnitřní algoritmus vyhodnocuje jako potenciálně nejvhodnější. Zároveň tuto metodiku lze případně následně velmi snadno replikovat bez potřeby nového vlastního sběru dat s ohledem na budoucí možné prostorové změny v případě dalších navazujících výzkumů v jiném časovém kontextu.

Autor práce si je vědom faktu, že využitím takového postupu dochází také zároveň k částečnému zkreslení a zhoršené vzájemné porovnatelnosti jednotlivých módů vlivem použití rozdílné lokace jejich jednotlivých výchozích a koncových bodů, a tudíž ke zkreslení časových a vzdálenostních parametrů tras. Bylo nicméně rozhodnuto tento fakt zanedbat, jelikož autor toto považuje za vhodnější než vytváření vlastního metodického postupu, který by mohl svým necitlivým nastavením zapříčinit v konečném důsledku ještě výraznější zkreslení. Narozdíl od vyhledávače, opírajícího se o existující vlastní vnitřní databázi, autor tuto možnost předem nemá a mohl by se tak dopustit mnohem pravděpodobněji metodické chyby vlivem lidského faktoru. Navíc jako klíčové se pro autora jeví hodnoty především počtu spojů v agregované podobě.

Tok byl sledován pouze jednostranně, kdy v zásadě s rozvojem integrovaných systému se objevují tendence o výraznější systematičnost a pravidelnost, či zavádění taktového vypravení spojů, což vyúsťuje v téměř totožné sledované hodnoty v obou směrech, tudíž by byly identifikovány minimální přínosy tohoto rozdílného přístupu použitím metodiky obousměrného sledování toku při vynaložení dvojnásobného úsilí ke sběru těchto dat. Nejzásadnější informací, co se týče kvality dopravní obslužnosti je právě počet spojů, který by měl reflektovat obecnou míru významu toku, a tedy i postavení sídla co se týče socioekonomického významu. Ostatní ukazatele jsou sledovány spíše v rámci upřesnění kontextu z hlediska charakteru této obslužnosti, a to zejména se záměrem o rozlišení výhodnosti konkrétního dopravního módu. Ve výše zmíněný konkrétní den byly pomocí

portálu IDOS zjištěny následující charakteristiky dopravní obslužnosti (za pomlčkou tučně kurzívou vypsané zkratky použité v rámci komprimovaných tabulkových výstupů):

- 1) celkový počet spojů z obce do ORP – **DO**
- 2) vzdálenost trasy nejkratšího spoje – **VHD (s)**
- 3) časová délka nejrychlejšího spoje – **VHD (t)**
- 4) rychlost ideálního spoje, vyjádřena jako podíl VHD (s) na VHD (t) – **VHD (v)**
- 5) existence přímého spoje – **Přestup**
- 6) existence ryze vlakového spojení – **Vlak**
- 7) nejrychlejší mód veřejné dopravy – **MOD (t.min)**

Doba a vzdálenost cestování má za cíl reflektovat, jak velkou bariéru tvoří pro konkrétní obec prostor, jelikož s rozličnou kvalitou dopravní sítě se formuje vnímání časoprostoru jedincem. Jednoduchým příkladem popisujícím myšlenku sledovanou těmito ukazateli je situace, kdy perspektivista spoje je závislá na době strávené cestováním, nikoliv jeho celkovou ujetou vzdáleností. Rozlehlejší území s kvalitní dopravní sítí tak ve výsledku může vykazovat vyšší kvality oproti územím s menší cestovní rychlostí způsobenou nižšími kvalitami infrastruktury.

Obdobné úvahy diskutované v rámci sběru dat dopravní obslužnosti vedly autora k použití totožného přístupu i v případě analýzy individuální automobilové dopravy, kdy byly opět do vyhledávacího pole mapového portálu Mapy.cz zadán název obce, jež portál reprezentoval pomocí velmi věrohodně stanoveného bodu v teoretickém centru z pohledu sociodemografických vazeb (například náves, náměstí, sídlo obecního úřadu), nikoliv kupříkladu pomocí geometrického přístupu, o který by se pravděpodobně opíral autorův přístup k této problematice s ohledem na omezený přístup k takovým výše popsaným datům. V rámci IAD byly sledovány tyto následující ukazatele (za pomlčkou opět popsány použité zkratky):

- 1) Délka trasy – **IAD (s)**
- 2) Cestovní doba – **IAD (t)**
- 3) Průměrná rychlost, vyjádřena jako podíl IAD (s) na IAD (t) – **IAD (v)**

Porovnání úrovně dopravní dostupnosti VHD s individuální automobilovou dopravou slouží k vyjádření vzájemné konkurenceschopnosti těchto módů a identifikaci teoretického prostoru pro zlepšení jednotlivých módů například optimalizací trasování linek. Zároveň data slouží pro ověření, v rámci, kterého z použitých přístupů budou objeveny větší prostorové vazby pro vyjádření exkluze.

Sledování průměrné rychlosti jízdy automobilem i VHD slouží pro vzájemnou porovnatelnost z hlediska jednotlivých celků a identifikuje v případě nízké rychlosti rezervy v kvalitě sítě. Ty mohou být do značné míry dané zejména fyzickogeografickým prostředím, které je často překonatelné pouze při vynaložení značného investičního úsilí, což snižuje rentabilitu takových změn a značí tak jistou předurčenost k izolovanosti těchto celků. Podobnou překážku mohou tvořit nicméně i fenomény humánního původu, například existence bariéry v podobě vojenského újezdu. Souvislost těchto aspektů s nízkou rychlostí je v tomto případě potřeba akcentovat v rámci diskuse výsledků. Není možné usuzovat, že kvalita sítě objektivně přímo úměrně reflektuje pouze například aspekt nízkých socioekonomických vazeb mezi těmito celky.

3 DISKUSE VÝSLEDKŮ PRÁCE

Použitá metodika hodnotí relativní pozici jednotlivých obcí v rámci Olomouckého kraje. Metodicky tedy vymezení periferních oblastí vychází z porovnání krajských průměrných hodnot. Nelze tedy vnímat výstup této práce jako objektivně obecně charakterizující situaci i mimo tento kontext, například nekritickým převzetím námi identifikovaných vztahů do celorepublikového kontextu, kde se postavení jednotlivých celků bude zásadně lišit a periferialita celého Olomouckého kraje se v takovémto srovnání objektivně výrazně prohloubí. Typickým případem je např. Výčet správních obvodů ORP v kategorii hospodářsky a sociálně ohrožených území použitý v rámci SRR 2021+ (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2019, s. 12), který obsahuje územní většinu kraje. Kdybychom k tomuto faktu měli přihlédnout, prakticky by se jednalo o nemapovatelné jevy. Pokud tak v následujících pasážích popisujeme některé celky jako periferní či nikoliv, musíme brát v úvahu právě především kontext, se kterým jej srovnáváme.

Tab. 6: Postavení jader v rámci hodnocení periferiality

Název obce	F1	F2	F3	F(i)	KAT
Konice	-0,09	-0,22	0,42	0,81	Mírně podprůměrný
Mohelnice	0,44	0,04	2,31	82,28	Mírně nadprůměrný
Uničov	0,58	-0,14	2,27	81,24	Mírně nadprůměrný
Litovel	0,77	-0,06	1,57	72,48	Silně nadprůměrný
Lipník nad Bečvou	0,81	0,16	1,91	90,49	Silně nadprůměrný
Zábřeh	1,06	-0,17	2,32	101,27	Silně nadprůměrný
Jeseník	1,16	-0,42	3,55	130,65	Silně nadprůměrný
Hranice	1,22	-0,12	2,86	124,17	Silně nadprůměrný
Šternberk	1,26	-0,14	2,21	107,65	Silně nadprůměrný
Přerov	1,74	-0,45	3,85	162,07	Silně nadprůměrný
Šumperk	2,22	-0,62	4,25	187,08	Silně nadprůměrný
Prostějov	2,83	-0,57	4,33	215,74	Silně nadprůměrný
Olomouc	3,25	-0,16	4,81	259,41	Silně nadprůměrný
Kraj – průměr	0,00	0,00	0,00	0,00	-

Zdroj: SLDB 2021, ČSÚ; vlastní zpracování

V rámci procesu tvorby práce bylo postupnými kroky usouzeno, že administrativní členění na úrovni SO ORP lze s jistými omezeními uplatnit jako reprezentativní substituční náhrady vymezení funkčních regionů, kdy ORP můžeme považovat za regionální centra – jádra, a územní vymezení jeho správního obvodu pak za jeho zázemí. Postavení jednotlivých obcí vůči zjištěným ukazatelům bude prezentováno právě na vymezení těchto celků, a to ve formě jednotlivých mapových a tabulkových výstupů. Některé souhrnné tabulky v případě jednotkově početnějších územních celků jsou vlivem své rozsáhlosti prezentovány ve formě

vázaných příloh. Právě zejména na pozorování konkrétních projevů a trendů na těchto 13 případech pak bude postavena tato diskuse, kdy základním cílem je vyjádřit, zda v kontextu daného SO ORP se potvrdila využitelnost uplatněné metodiky, a jestli tedy je určitou formou viditelný vztah periferiality na dopravně geografických výstupech, nebo naopak je potřeba konkrétně vyzdvihnout jistá územní specifika.

Tab. 7: Postavení SO ORP jako celku v rámci vyhodnocení periferiality

SO ORP	F1	F2	F3	F(i)	DO	VHD (t)	VHD (s)	VHD (v)	IAD(t)	IAD(s)	IAD(v)
Konice	-0,86	-0,48	-0,52	-64,58	18,05	11,55	6,45	33,79	8,40	6,66	47,90
Jeseník	-0,80	-0,12	1,66	8,66	27,70	30,43	17,87	36,22	21,43	17,74	48,37
Šumperk	-0,63	0,01	0,58	-9,81	28,86	25,00	14,20	37,18	17,49	14,19	47,64
Mohelnice	-0,55	0,25	-0,22	-20,79	21,23	12,23	7,46	39,38	9,54	8,05	50,62
Zábřeh	-0,29	0,18	-0,24	-12,81	24,07	15,78	9,15	39,75	10,70	8,64	47,91
Šternberk	-0,24	0,06	0,14	-4,19	19,43	15,05	9,43	42,84	12,62	10,31	48,21
Uničov	-0,21	0,08	-0,01	-6,10	21,78	9,44	6,67	44,90	9,00	7,32	48,96
Litovel	-0,05	0,08	-0,40	-10,42	22,37	15,47	8,74	38,99	12,37	10,45	50,13
Prostějov	0,08	0,05	-0,28	-2,88	25,96	21,76	14,91	42,28	15,57	14,55	54,96
Hranice	0,09	0,15	-0,11	5,43	21,03	17,55	11,13	42,48	11,97	9,62	48,30
Přerov	0,30	-0,33	-0,19	-3,34	26,66	17,29	11,34	42,76	13,02	11,81	52,72
Lipník nad Bečvou	0,30	0,04	-0,27	6,31	25,00	13,62	7,62	37,91	9,23	7,68	50,28
Olomouc	1,20	0,22	0,11	59,26	43,45	15,36	8,77	38,44	14,16	12,29	51,05
KRAJ celkově	0,00	0,00	0,00	0,00	26,66	18,35	11,37	40,19	13,67	11,78	50,70

Zdroj: SLDB 2021, ČSÚ; jízdní řády IDOS; mapový portál Mapy.cz; vlastní zpracování

V rámci výsledků je konfrontováno zejména vymezení periferií v užším pojetí, avšak významná vztahová propojenost obou tématik byla patrná v rámci celého datového souboru. V rámci prvního identifikovaného faktoru periferiality byla identifikována podoba prostorového rozložení významně korespondující s rozložením intenzity jevu nodálního funkčního regionu. Ten tak přirozeně významně koreluje s prostorovým rozložením jevů dopravních charakteristik, jelikož ty těmito funkčními regiony přímo jsou, například v případě počtu spojů. Data perifernosti tak v zásadě nejvíce korelovala zejména ve spojení Faktor 1 – počet spojů.

V případě specifických regionů s obecně nízkým významem centra, daného vlastními hodnotami perifernosti pro tento celek, tedy například Konicka (tab. 6), byla významnější spojitost identifikována v kontextu Faktor 1 – průměrná rychlost VHD. Lze tedy identifikovat určitý trend, kdy s klesajícím významem samotného centra klesá významně kvalita dopravní sítě v oblasti, kterou lze v zásadě reprezentovat i za pomoci ukazatele průměrné rychlosti i bez tvorby hodnocení sítě pomocí bodového hodnocení viz výše tab. 7 – Sloupec hodnot VHD (v).

Podobné tvrzení schopnosti substituce bodového hodnocení lze aplikovat i na zkoumaný první faktor a na počty spojů, kde jsou patrné určité vývojové osy tvořené zejména nejvyššími kategoriemi jednotlivých dopravních módů. Tento jev není při analýze jednotlivých celků SO ORP příliš patrný, je tak reprezentován souhrnnou mapou v rámci vázané přílohy 4 a mapy doplňující fyzickogeografický kontext v podobě přílohy 5. Vzhledem k takto velké vazbě především prvního nejvýznamnějšího faktoru by však bylo vyhodnocení i dopravní sítě vhodné vypracovat, jelikož kontext vlivu je pak mnohem patrnější, to však již nedovolil rozsah práce a analýza tak byla nahrazena pouhou vizualizací prvního faktoru perifernosti v kontextu prostorového rozložení dopravních sítí namísto kompletní dopravní analýzy.

Přístup v podobě například širšího vymezení periferií nebo vyjádření periferality ve výsledné interpretaci jako ukazatele s kontinuálními hodnotami nebylo s ohledem na zajištění přehlednosti mapových výstupů vizualizováno v kontextu jednotlivých SO ORP, ale pouze jako jeden mapový výstup pro celý kraj v přílohách. Nicméně v případě, kdy bychom nebyli omezeni rozsahem práce, by bylo možné výše zmíněné podrobit dále detailnější analýze, jelikož má také značnou informační váhu.

Tab. 8: Postavení silně periferních oblastí daného SO ORP v rámci vyhodnocení periferality (seřazeno podle posledního sloupce podílu této kategorie na celkovém počtu případů)

SO ORP (SP)	F1	F2	F3	F(i)	DO	VHD (t)	VHD (s)	VHD (v)	IAD(t)	IAD(s)	IAD(v)	KAT (%)
Konice	-1,21	-0,27	-0,47	-70,88	19,31	12,31	6,69	32,10	8,46	6,85	48,98	61,9
Šumperk	-1,51	0,02	0,63	-44,07	19,55	35,45	19,30	35,45	22,05	18,31	49,54	55,6
Jeseník	-1,54	-0,07	1,35	-28,73	22,00	38,17	21,67	33,91	25,00	20,99	49,68	50,0
Mohelnice	-1,18	0,37	-0,31	-45,11	15,86	14,29	8,71	37,88	11,00	9,16	49,88	50,0
Šternberk	-1,48	0,32	0,69	-31,74	13,63	23,13	13,88	36,35	18,50	15,45	49,35	36,4
Zábřeh	-1,37	0,04	-0,52	-69,08	15,50	23,50	13,00	35,60	13,50	10,86	48,33	28,6
Prostějov	-1,01	-0,07	-0,28	-51,45	18,35	30,00	20,59	41,31	20,88	20,56	59,16	22,4
Hranice	-1,06	0,05	0,41	-30,49	13,17	20,50	12,50	41,11	16,67	13,18	47,39	18,8
Litovel	-1,31	0,17	-0,82	-70,70	17,00	24,00	11,50	31,88	14,50	12,15	50,50	10,0
Uničov	-1,29	-0,37	-0,27	-72,10	6,00	17,00	10,00	35,29	15,00	11,80	47,20	10,0
Přerov	-0,96	0,07	0,04	-36,10	25,20	21,60	15,00	46,02	18,80	17,46	55,62	8,5
Olomouc	-1,76	0,06	2,22	-9,49	12,00	48,00	23,00	28,75	20,00	24,50	73,50	2,2
Lipník nad Bečvou	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kraj – průměr (SP)	-1,29	0,01	0,20	-47,31	18,19	26,54	15,65	36,81	17,97	15,58	51,44	25,0

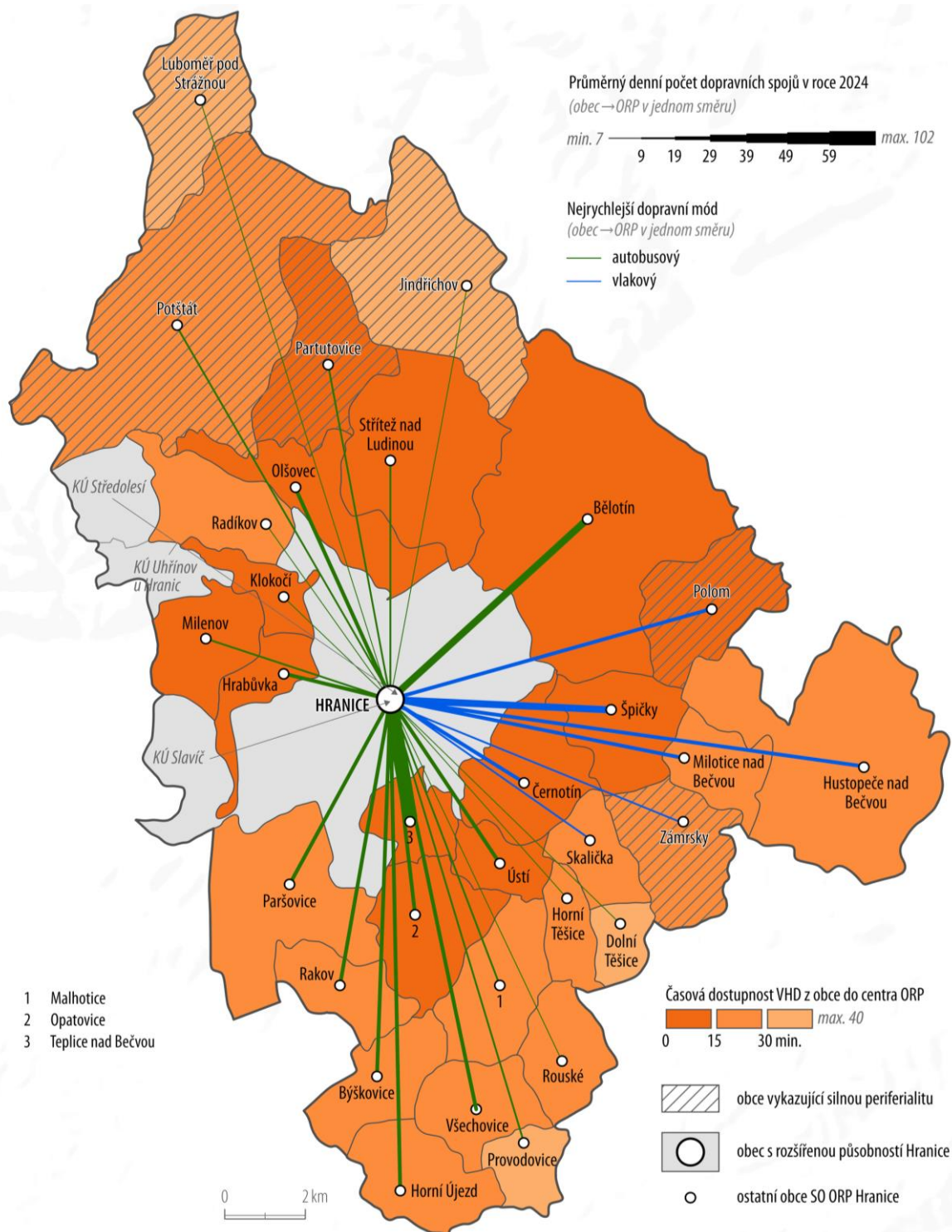
Zdroj: SLDB 2021, ČSÚ; jízdní řády IDOS; mapový portál Mapy.cz; vlastní zpracování

3.1 Diskuse dílčích výsledků v kontextu SO ORP Hranice

V rámci SO ORP Hranice sledujeme koncentraci periferních oblastí v rámci většího shluku celků v severní části území, které vykazuje známky horší dostupnosti i počtu spojů, které jsou v rámci tohoto regionu však významně disproporční. Zároveň je míra obslužnosti v porovnání s průměrným počtem spojů v rámci kraje mírně podprůměrná. Z hlediska dostupnosti však vykazuje vyšší průměrnou rychlost VHD, což naznačuje na kvalitní infrastrukturu, která tyto nižší počty spojů pravděpodobně dokáže adekvátním způsobem vykompenzovat.

Objektivně horší kvality v severní části jsou dány pravděpodobně existencí vojenského újezdu, se kterým SO ORP v této oblasti sousedí. Toto tvrzení dokazuje velmi nízká cestovní rychlost VHD z obce Luboměř pod Strážnou, která byla z VÚ Libavá vyčleněna. Ačkoliv tedy vojenský újezd nijak území neomezuje z hlediska prostorového vnímání, problematický je především v existenci hluchého prostoru, přes který nelze v zásadě utvářet socioekonomické vazby. Vojenský prostor pak tedy v tomto kontextu má podobný dopad, jako má dopad například státní hranice na tvorbu příhraničních periferií. Podobné dopady vnímáme i v kontextu jiných SO ORP, kde však jsou patrné výrazněji, jelikož se projevují s větší intenzitou.

V obecné míře region vykazuje velmi mírně nadprůměrné hodnoty periferality oproti průměru kraje jak v případě celku SO ORP jako takového, tak i v případě silně podprůměrných regionů v rámci tohoto celku. Lze tedy tvrdit, že obecné projevy periferality jsou v kontextu tohoto území spíše mírnější oproti jiným celkům v rámci kraje. Atypickým projevem, který nelze z hlediska námi agregovaných dat objektivně vysvětlit, je zařazení obce Polom do silně periferních oblastí, což nekoresponduje s obecným sledovaným trendem, jelikož má obec všechny dopravní předpoklady pro eliminaci negativních sociálních jevů spojených s periferií a bylo by tedy pro vysvětlení takového zařazení potřeba hlouběji obec z hlediska jejich charakteristik analyzovat, čemuž jsme se však nevěnovali.



Obr. 8: Souhrnný výstup vybraných ukazatelů periferiality, dopravní obslužnosti a dostupnosti za jednotlivé obce SO ORP Hranice

Zdroj: SLDB 2021, ČSÚ; jízdní řády IDOS; mapový portál Mapy.cz; vlastní zpracování

Tab. 9: syntetizovaná data za obce SO ORP Hranice

Název obce	F1	F2	F3	F(i)	DO	VHD (t)	VHD (s)	VHD (v)	Vlak	IAD(t)	IAD(s)	IAD(v)	KAT
Polom	-1,49	0,56	0,79	-21,7	22	9	10	66,7	ano	13	10,9	50,3	SP
Potštát	-1,35	-0,33	0,47	-52,9	17	19	13	41,1	ne	17	14	49,4	SP
Luboměř p. Str.	-1,17	-0,05	2,81	26,9	7	40	19	28,5	ne	25	20	48,0	SP
Jindřichov	-0,93	-0,01	-0,94	-64,2	9	17	10	35,3	ne	16	12,6	47,3	SP
Partutovice	-0,71	0,28	-0,42	-31,9	12	13	9	41,5	ne	15	11,1	44,4	SP
Zámrsky	-0,70	-0,14	-0,23	-39,1	12	25	14	33,6	ne	14	10,5	45,0	SP
Provodovice	-0,36	0,58	-0,75	-16,7	12	35	17	29,1	ne	17	14	49,4	MP
Olšovec	-0,31	0,35	-0,58	-17,1	20	5	5	60,0	ne	8	5,8	43,5	MP
Horní Újezd	-0,18	-0,58	-0,23	-32,0	24	29	19	39,3	ne	16	13,3	49,9	MP
Bělotín	-0,12	0,47	0,58	25,7	31	4	6	90,0	ano	9	7,6	50,7	MP
Malhotice	-0,09	0,09	0,09	1,8	17	20	12	36,0	ne	11	8,9	48,5	MP
Střítež n. Lud.	-0,07	0,07	-0,75	-21,2	11	7	6	51,4	ne	11	7,9	43,1	MP
Horní Těšice	-0,07	-0,25	-0,71	-30,3	9	20	11	33,0	ne	11	8,6	46,9	MP
Rakov	-0,03	0,47	-0,58	-2,3	26	21	13	37,1	ne	12	9,8	49,0	MP
Špičky	0,01	0,43	-0,87	-9,6	30	15	11	44,0	ano	10	9,4	56,4	MP
Paršovice	0,10	0,75	-1,07	-0,9	26	19	12	37,9	ne	12	9	45,0	MN
Byškovice	0,17	0,16	-0,33	3,1	25	25	16	38,4	ne	12	10,8	54,0	MN
Dolní Těšice	0,18	0,39	-1,49	-20,7	7	37	21	34,1	ne	15	11,9	47,6	MN
Hrabůvka	0,19	-0,64	-0,41	-23,7	8	12	6	30,0	ne	9	6,7	44,7	MN
Černotín	0,22	-0,15	-0,29	-3,7	24	12	8	40,0	ano	5	6	72,0	MN
Hustopeče n. B.	0,31	0,25	-0,13	17,0	27	20	16	48,0	ano	13	12,3	56,8	MN
Radíkov	0,34	-0,03	-0,66	-5,0	8	16	8	30,0	ne	13	9,5	43,8	MN
Rouské	0,41	0,32	-0,26	20,0	9	25	14	33,6	ne	14	11,1	47,6	MN
Všechovice	0,50	0,25	-0,09	26,3	25	25	16	38,4	ne	15	12,1	48,4	MN
Klokočí	0,63	0,21	-0,99	5,5	26	5	5	60,0	ne	8	5,6	42,0	MN
Milotice n. Beč.	0,69	0,65	0,58	64,8	29	17	14	49,4	ano	10	10	60,0	SN
Milenov	0,70	0,04	-0,15	25,9	19	3	3	60,0	ne	9	6,6	44,0	SN
Opatovice	0,71	0,21	-0,06	34,2	26	15	10	40,0	ne	8	6,6	49,5	SN
Ústí	0,90	0,13	-0,24	34,6	20	13	8	36,9	ne	7	5,1	43,7	SN
Skalička	1,02	0,21	-0,17	44,0	12	16	10	37,5	ne	10	7,4	44,4	SN
Teplice n. Beč.	2,12	0,28	0,62	112,9	102	5	3	36,0	ano	6	3,2	32,0	SN
Hranice	1,22	-0,12	2,86	124,2	-	-	-	-	-	-	-	-	SN
ORP celkem	0,09	0,15	-0,11	5,43	21,03	17,55	11,13	42,48	-	11,97	9,62	48,30	32
ORP SP	-1,06	0,05	0,41	-30,49	13,17	20,50	12,50	41,11	-	16,67	13,18	47,39	6
KRAJ celkově	0,00	0,00	0,00	0,00	26,66	18,35	11,37	40,19	-	13,67	11,78	50,70	-
KRAJ SP	-1,29	0,01	0,20	-47,31	18,19	26,54	15,65	36,81	-	17,97	15,58	51,44	-

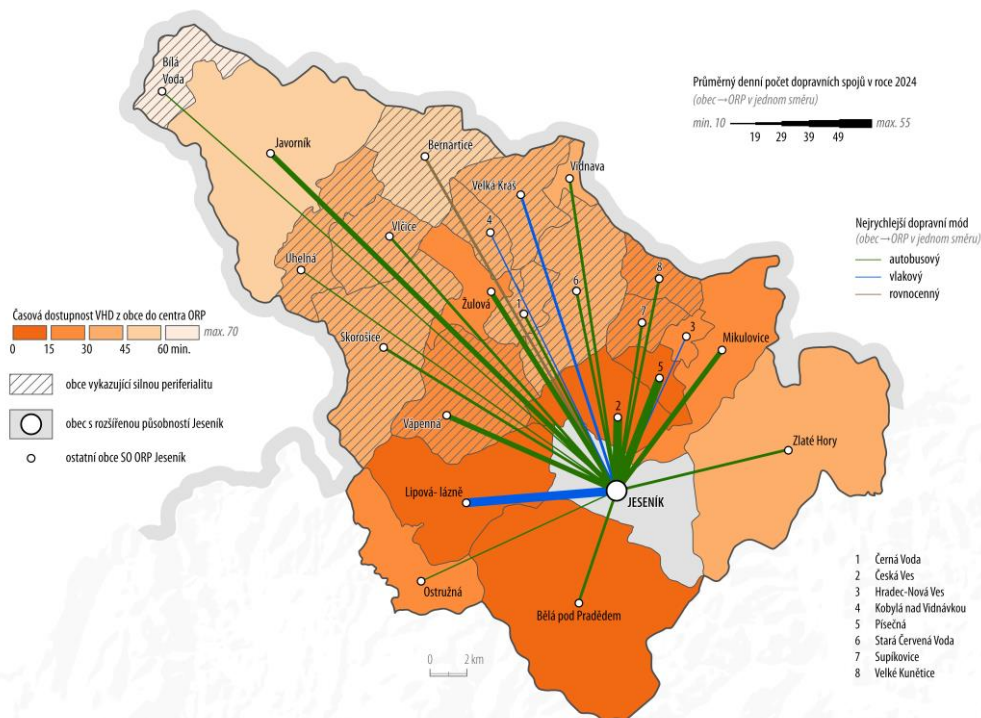
Zdroj: SLDB 2021, ČSÚ; jízdní řády IDOS; mapový portál Mapy.cz; vlastní zpracování

3.2 Diskuse dílčích výsledků v kontextu SO ORP Jeseník

Správní obvod ORP Jeseník je jedním z regionů, ve kterých vnímáme rizika spojená s exkluzí poměrně výrazně. Podprůměrné postavení regionu v kontextu Olomouckého kraje je silně akcentováno téměř ve všech rovinách, především v severní polovině území. Toto nastiňují i výsledky dopravní obslužnosti jednotlivých obcí, kdy obecně lépe obsluhována je zejména jižní část správního území, většina severní části je až na dvě obce (Javorník, Žulová) obsluhovaná průměrně až podprůměrně. Nízká je v této severní oblasti také cestovní rychlost VHD, jak v porovnání s hodnotami za jiné SO ORP, ale i s hodnotami jižní části. To se významně promítá i do socioekonomických charakteristik, kdy je vidět vysoký vliv izolace této části regionu zejména přírodními podmínkami.

V porovnání s jinými regiony sledujeme významnější podíl periferních území na celkovém počtu celků, kdy v užším vymezení periferií je zasažena přesně polovina z celků, což je druhý nejhorší výsledek v rámci sledovaných regionů, v závěsu za výsledkem SO ORP Konice. Na výrazné projevy periferality odkazuje i průměrná hodnota prvního z faktorů, kdy tato hodnota je opět druhá nejnižší v kontextu s ostatními celky SO ORP. Samotné postavení Jeseníku vůči ostatním hodnotám za jednotlivá jádra je však spíše průměrné. Lze tak říct, že trend periferality ve správním obvodu není úměrný teoretickému potenciálu v rozvoji regionu, který je vyjádřen právě tímto postavením jádra. Vysvětlení bychom mohli hledat zejména ve fyzickogeografických podmínkách oblasti, které tvoří významnou vnitřní i vnější izolovanost regionu i jeho jednotlivých celků, což mj. potvrzují i již zmíněné nízké hodnoty průměrné rychlosti VHD.

Zajímavým zjištěním bylo postavení Javorníku a Žulové v souvislosti s podobou dopravní sítě, kdy tyto dvě obce těží ze svého uzlového postavení. Dochází v nich totiž ke křížení dvou dopravních módů, kdy v úseku mezi těmito celky bylo patrné rozvětvení tras na dvě ramena, které se následně opětovně spojují v Javorníku. Tento jev je patrný i z počtu spojů, kdy obce v meziprostoru vykazují nižší hodnoty, jelikož dochází k obsluze pouze části spojů, zatímco hodnoty obou zmíněných celků objektivně vyznačují skokově zvýšenou obsluhu oproti svému okolí. Toto částečné jádrové postavení je patrné i v rámci hodnocení periferality, kdy právě tyto obce nevykazují hodnoty v nejhorším stupni perifernosti, i když nutno říct, že velmi limitně.



Obr. 9: Souhrnný výstup vybraných ukazatelů periferiality, dopravní obslužnosti a dostupnosti za jednotlivé obce SO ORP Jeseník

Zdroj: SLDB 2021, ČSÚ; jízdní řády IDOS; mapový portál Mapy.cz; vlastní zpracování

Tab. 10: Syntetizovaná data za obce SO ORP Jeseník

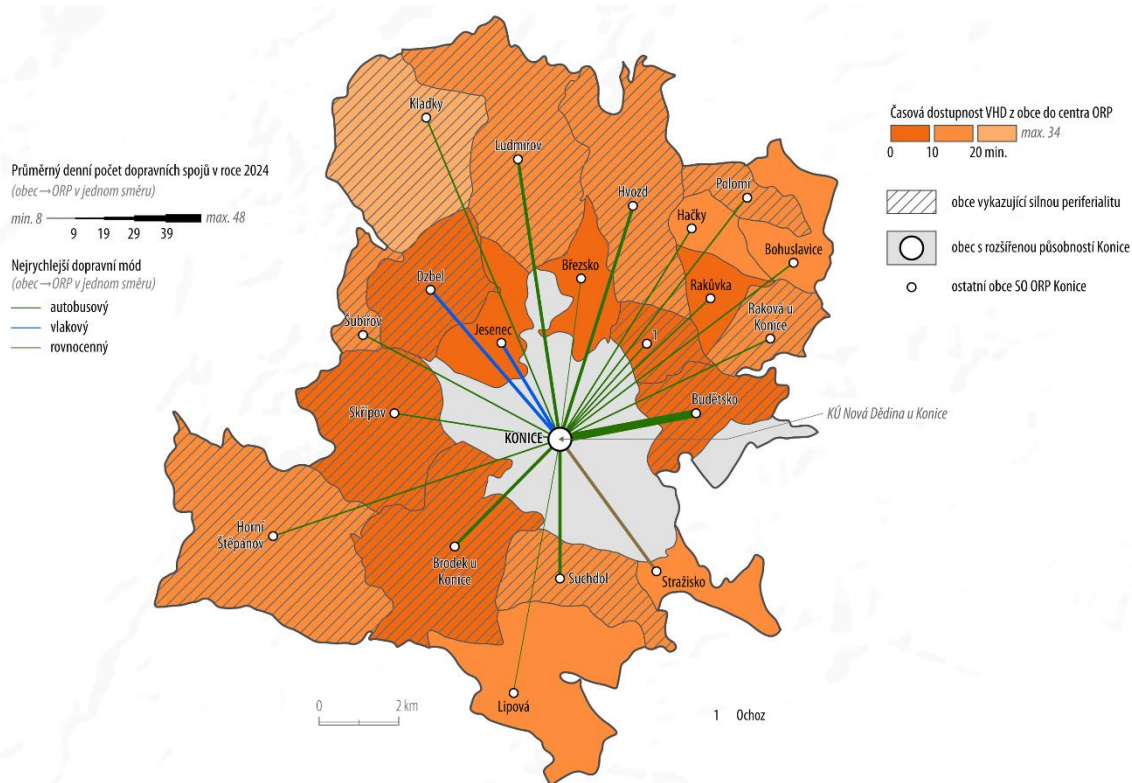
Název obce	F1	F2	F3	F(i)	DO	VHD (t)	VHD (s)	VHD (v)	Vlak	IAD(t)	IAD(s)	IAD(v)	KAT
Stará Červená Voda	-1,99	0,23	1,21	-41,1	21	35	20	34,3	ne	23	18,9	49,3	SP
Velká Kraš	-1,97	0,58	1,12	-32,2	24	41	23	33,7	ano	29	25,1	51,9	SP
Bílá Voda	-1,95	1,05	3,91	59,9	10	70	42	36,0	ne	40	37,7	56,6	SP
Uhelná	-1,81	0,07	1,47	-32,0	19	42	26	37,1	ne	29	25,1	51,9	SP
Velké Kunětice	-1,77	-0,15	1,18	-45,2	25	28	15	32,1	ne	17	13,2	46,6	SP
Kobylá n.Vidnavkou	-1,61	-3,06	1,27	-128,6	19	37	20	32,4	ano	26	21,3	49,2	SP
Skorošice	-1,46	-0,18	1,38	-27,9	26	31	18	34,8	ne	22	17,7	48,3	SP
Vlčice	-1,44	-0,09	0,94	-36,4	20	39	23	35,4	ne	26	22,4	51,7	SP
Černá Voda	-1,39	0,04	0,75	-35,2	21	43	21	29,3	ne	24	19,6	49,0	SP
Bernartice	-1,32	0,50	1,65	7,1	26	50	28	33,6	ano	34	27,6	48,7	SP
Vápenná	-1,07	0,00	0,61	-27,1	33	23	14	36,5	ano	16	12,7	47,6	SP
Supíkovice	-0,74	0,13	0,74	-6,1	20	19	10	31,6	ne	14	10,6	45,4	SP
Javorník	-0,60	-0,38	2,37	27,5	31	49	30	36,7	ano	33	28,7	52,2	MP
Ostružná	-0,60	-0,10	3,37	63,9	15	24	14	35,0	ano	17	14	49,4	MP
Žulová	-0,58	-0,01	2,24	36,8	35	25	17	40,8	ano	20	16,4	49,2	MP
Zlaté Hory	-0,58	-0,52	2,45	26,3	27	33	23	41,8	ne	27	22,4	49,8	MP
Písečná	-0,53	-0,07	0,81	-1,7	55	10	7	42,0	ano	9	6,9	46,0	MP
Vidnava	-0,32	-0,30	2,95	57,6	29	45	26	34,7	ne	25	21,6	51,8	MP
Bělá pod Pradědem	-0,17	0,06	1,09	24,8	22	5	4	48,0	ne	16	12,6	47,3	MP
Mikulovice	-0,11	-0,22	1,56	30,9	32	22	13	35,5	ano	18	14,4	48,0	MP
Lipová-lázně	0,21	-0,25	1,44	39,8	55	6	4	40,0	ano	8	5,2	39,0	MN
Česká Ves	0,65	0,03	1,44	66,9	55	6	4	40,0	ano	6	4,2	42,0	MN
Hradec-Nová Ves	0,71	0,23	0,46	49,0	17	17	9	31,8	ano	14	9,7	41,6	SN
Jeseník	1,16	-0,42	3,55	130,6	-	-	-	-	-	-	-	-	SN
ORP celkem	-0,80	-0,12	1,66	8,66	27,70	30,43	17,87	36,22	-	21,43	17,74	48,37	24
ORP SP	-1,54	-0,07	1,35	-28,73	22,00	38,17	21,67	33,91	-	25,00	20,99	49,68	12
KRAJ celkově	0,00	0,00	0,00	0,00	26,66	18,35	11,37	40,19	-	13,67	11,78	50,70	-
KRAJ SP	-1,29	0,01	0,20	-47,31	18,19	26,54	15,65	36,81	-	17,97	15,58	51,44	-

Zdroj: SLDB 2021, ČSÚ; jízdní řády IDOS; mapový portál Mapy.cz; vlastní zpracování

3.3 Diskuse dílčích výsledků v kontextu SO ORP Konice

Konický region je téměř všemi sledovanými hodnotami velmi podprůměrný a řadí se tak mezi nejproblémovější regiony. Ve většině hodnot se mezi jednotlivými SO ORP umísťuje na nejhorší příčce. V kontextu zastoupení silně periferních celků na celkovém počtu obcí zde nalézáme jejich téměř dvoutřetinové zastoupení. V kontextu výzkumu tak tuto oblast identifikujeme jako region zcela nejvýznamněji ohrožený sociální exkluzí a s ní spojenými projevy. Předpokladem pro takové postavení je lokace regionu v rámci širších kontextů kraje, kdy se tento region nachází v odloučeném prostoru mezi dvěma hlavními vývojovými osami kraje, a to osou Olomouc – Prostějov – (Brno) a osou Olomouc – Mohelnice – (východní Čechy), které tento region v zásadě míjejí. Hodnoty dopravní obslužnosti v podobě počtu spojů jsou v této oblasti také velmi podprůměrné a značná část obcí vykazuje dopravní obsluhu nižší než 20 spojů. Nízký je zde i vliv železnice, s ohledem na charakter jejího provozu, zpodobňovaný do formy lokální tratě nízkého významu s osobním provozem zajišťovaným pouze kategorií osobních vlaků, navíc s významnými projevy útlumu provozu v minulosti. Výše uvedené bylo nastíněno již v rámci předcházející kvalifikační práce autora (Věntus, 2020).

I když se tak jedná v kontextu velikosti správního obvodu o vcelku malé území, i takto objektivně menší území tak percepčně působí jako větší překážka, než území větší s dobrou infrastrukturou, která pomáhá vzdálenosti lépe překonávat. Velmi nízký potenciál pro pozitivní vývoj v regionu má také samotné postavení Konice jako jádra této oblasti, jelikož jako jediné z jader vykazovalo v rámci výsledků faktorové analýzy mírně podprůměrné hodnoty periferiality, ostatní jádra vždy jsou alespoň mírně nadprůměrná. S ohledem na tento zjištěný fakt by bylo příhodné v rámci případných navazujících výzkumů tento jev více akcentovat a pro výstižnější vyjádření situace zapojit vyhodnocení významu samotného jádra komplexnějším způsobem než jen pouhou komparací výsledných hodnot jádra s průměrnými krajskými hodnotami.



Obr. 10: Souhrnný výstup vybraných ukazatelů periferiality, dopravní obslužnosti a dostupnosti za jednotlivé obce SO ORP Konice

Zdroj: SLDB 2021, ČSÚ; jízdní řády IDOS; mapový portál Mapy.cz; vlastní zpracování

Tab. 11: Syntetizovaná data za obce SO ORP Konice

Název obce	F1	F2	F3	F(i)	DO	VHD (t)	VHD (s)	VHD (v)	Vlak	IAD (t)	IAD (s)	IAD (v)	KAT
Polomí	-1,79	-0,07	-1,06	-104,3	14	16	9	33,8	ne	12	8,8	44,0	SP
Kladky	-1,76	-0,35	0,03	-82,7	12	34	18	31,8	ne	14	10,1	43,3	SP
Ludmírov	-1,61	-1,13	-0,63	-119,2	20	12	6	30,0	ne	10	7,3	43,8	SP
Raková u Kon.	-1,52	-0,21	-0,95	-95,1	13	11	5	27,3	ne	9	6,7	44,7	SP
Dzbel	-1,29	-0,69	-0,20	-80,1	24	5	3	36,0	ano	5	3,9	46,8	SP
Skřípov	-1,24	0,07	-0,15	-52,7	15	10	6	36,0	ne	6	5,7	57,0	SP
Šubiřov	-1,13	-0,72	0,34	-59,9	11	11	6	32,7	ne	7	6,7	57,4	SP
Hor. Štěpánov	-1,05	0,01	-0,05	-44,1	13	20	12	36,0	ne	11	10,4	56,7	SP
Hvozď	-1,03	-0,36	-0,79	-75,2	20	11	6	32,7	ne	7	6,1	52,3	SP
Ochoz	-0,95	0,68	-0,82	-40,0	18	5	3	36,0	ne	5	3,6	43,2	SP
Suchdol	-0,90	-0,49	-0,47	-65,1	21	12	7	35,0	ne	10	8,2	49,2	SP
Budětsko	-0,77	-0,17	-0,81	-59,0	48	3	1	20,0	ne	4	3,2	48,0	SP
Brodek u Kon.	-0,71	-0,05	-0,48	-43,9	22	10	5	30,0	ne	10	8,4	50,4	SP
Hačky	-0,65	-0,87	-0,94	-79,9	16	12	7	35,0	ne	11	7,6	41,5	MP
Rakůvka	-0,51	-0,14	-1,08	-54,7	16	9	5	33,3	ne	8	5,8	43,5	MP
Lipová	-0,43	-0,73	-0,42	-52,5	8	19	11	34,7	ne	14	10,6	45,4	MP
Březsko	-0,31	-0,93	-0,75	-62,6	8	4	3	45,0	ne	3	2,4	48,0	MP
Bohuslavice	-0,24	-0,13	0,23	-7,8	17	13	7	32,3	ne	10	7,8	46,8	MP
Stražisko	-0,10	-0,83	-1,17	-62,1	21	11	7	38,2	ano	8	6,8	51,0	MP
Jesenec	0,05	-2,67	-1,22	-115,9	24	3	2	40,0	ano	4	3	45,0	MN
Konice	-0,09	-0,22	0,42	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	MP
ORP celkem	-0,86	-0,48	-0,52	-64,58	18,05	11,55	6,45	33,79	-	8,40	6,66	47,90	21
ORP SP	-1,21	-0,27	-0,47	-70,88	19,31	12,31	6,69	32,10	-	8,46	6,85	48,98	13
KRAJ celkově	0,00	0,00	0,00	0,00	26,66	18,35	11,37	40,19	-	13,67	11,78	50,70	-
KRAJ SP	-1,29	0,01	0,20	-47,31	18,19	26,54	15,65	36,81	-	17,97	15,58	51,44	-

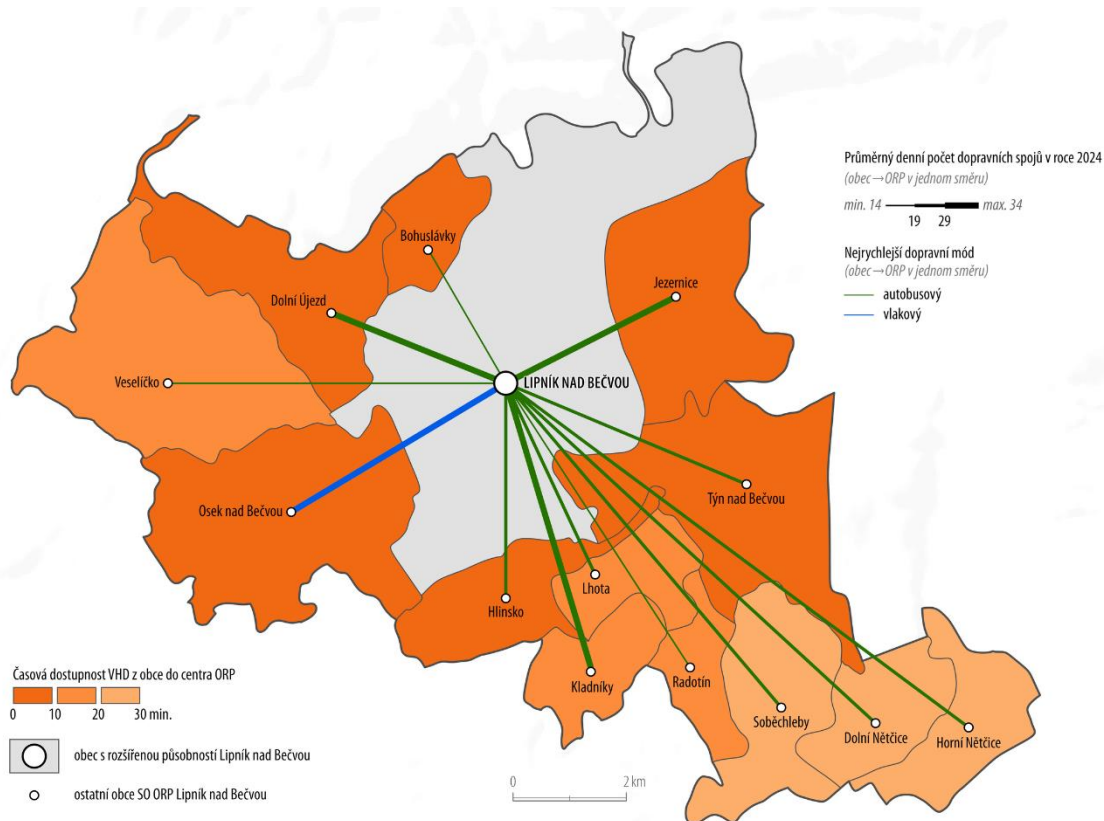
Zdroj: SLDB 2021, ČSÚ; jízdní řády IDOS; mapový portál Mapy.cz; vlastní zpracování

3.4 Diskuse dílčích výsledků v kontextu SO ORP Lipník nad Bečvou

V případě SO ORP Lipník nad Bečvou nalézáme převážně kladně vyznívající charakteristiky regionu, kdy tento region je jediným případem kdy jsme v rámci jeho souboru obcí neidentifkovali žádnou silně periferní obec. Opět je nutné vyzdvihnout fakt, týkající se metodiky práce, která porovnává situaci v relativní rovině vůči průměrným hodnotám za kraj. Tvzení, že nenacházíme významné projevy periferality v této oblasti, je potřeba kriticky vnímat z pohledu postavení tohoto regionu pouze v kontextu kraje, nikoliv v širším republikovém kontextu, například jako je tomu v rámci SRR 2021+ (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2019, s. 12), kde bez jakékoliv změny charakteristiky tohoto území by na tento region bylo pohlíženo již jako periferní.

V kontextu podobnosti hodnot Lipníku jako jádra a hodnot v rámci správního obvodu sledujeme jistou disproporci. Průměrné hodnoty správního obvodu vykazují v závěsu za SO ORP Olomouc druhé nejlepší umístění, zatímco hodnoty za samotný Lipník mají spíše průměrný charakter. K takto vcelku pozitivnímu hodnocení však jsou také objektivní předpoklady s ohledem na podobu silniční i železniční sítě, které jsou v tomto regionu poměrně rozvinuté, což umožnuje překonávat efektivněji časovou bariéru dostupnosti Olomouce jako objektivně nejvýznamnějšího centra s nadregionálním přesahem (v kontextu SO ORP jako regionu), což pomáhá zesilovat výsledné celkové postavení regionu.

Dobrá kvalita infrastruktury je patrná i v případě napojení na Přerov či Hranice, tudíž tento region výrazně profituje z této výhodné lokalizace. Toto však není výraznějším způsobem akcentováno v rámci rychlosti VHD, kdy příčinou může být objektivní stav neefektivního využití existujících kvalit dopravní sítě VHD. Autor však také připouští například možný vliv metodického sběru dat na zkreslení tohoto ukazatele. Určitou roli na podobě výsledků můžeme spatřovat i v podobě vymezení území správního obvodu, kdy je patrná určitá vklíněnost regionu mezi okolní celky s projevy charakteristickými pro formu tzv. underboudned regionů (Halás a kol., 2013), kdy problémovější oblasti na hranicích správních obvodů spadají do sousedních SO ORP.



Obr. 11: Souhrnný výstup vybraných ukazatelů periferality, dopravní obslužnosti a dostupnosti za jednotlivé obce SO ORP Lipník nad Bečvou

Zdroj: SLDB 2021, ČSÚ; jízdní řády IDOS; mapový portál Mapy.cz; vlastní zpracování

Tab. 12: Syntetizovaná data za obce SO ORP Lipník nad Bečvou

Název obce	F1	F2	F3	F(i)	DO	VHD (t)	VHD (s)	VHD (v)	Vlak	IAD(t)	IAD(s)	IAD(v)	KAT
Horní Nětčice	-0,32	-0,20	-0,94	-45,1	28	30	15	30,0	ne	17	14	49,4	MP
Jezernice	-0,30	0,04	-0,52	-25,1	34	5	4	48,0	ne	6	5,2	52,0	MP
Kladníky	-0,19	0,38	-0,22	-1,7	31	13	8	36,9	ne	9	7,6	50,7	MP
Bohuslávky	-0,08	-0,59	-0,02	-22,8	14	5	2	24,0	ne	6	5,4	54,0	MP
Dolní Nětčice	0,01	-0,50	-0,05	-16,7	28	27	14	31,1	ne	16	12,8	48,0	MP
Týn n. B.	0,05	-0,28	-0,30	-14,8	20	5	3	36,0	ne	5	3,5	42,0	MN
Hlinsko	0,25	0,13	-1,25	-19,7	21	9	6	40,0	ne	6	5,2	52,0	MN
Lhota	0,44	-0,08	-0,60	-1,0	23	16	10	37,5	ne	8	6,3	47,3	MN
Dolní Újezd	0,50	-0,02	-0,29	11,8	31	6	4	40,0	ne	6	6,1	61,0	MN
Radotín	0,61	0,46	-0,79	18,2	18	20	10	30,0	ne	11	9,1	49,6	MN
Veselíčko	0,63	0,34	-0,15	32,3	17	15	7	28,0	ne	10	8,6	51,6	MN
Soběchleby	0,67	0,39	-0,67	21,3	26	23	12	31,3	ne	13	10,6	48,9	MN
Osek n. B.	1,14	0,31	0,17	61,2	34	3	4	80,0	ano	7	5,5	47,1	SN
Lipník n. B.	0,81	0,16	1,91	90,5	-	-	-	-	-	-	-	-	SN
ORP celkem	0,30	0,04	-0,27	6,31	25,00	13,62	7,62	37,91	-	9,23	7,68	50,28	14
ORP SP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
KRAJ celkově	0,00	0,00	0,00	0,00	26,66	18,35	11,37	40,19	-	13,67	11,78	50,70	-
KRAJ SP	-1,29	0,01	0,20	-47,31	18,19	26,54	15,65	36,81	-	17,97	15,58	51,44	-

Zdroj: SLDB 2021, ČSÚ; jízdní řády IDOS; mapový portál Mapy.cz; vlastní zpracování

3.5 Diskuse dílčích výsledků v kontextu SO ORP Litovel

V případě SO ORP Litovel je značně významná územní disproporce, kdy je patrné významné zhoršení ukazatelů v západní části území, ačkoliv nejsou tyto jednotky v převážné většině případů zařazeny do kategorie nejvyššího stupně periferality. Tento jev tak je výrazněji patrný v rámci mapové přílohy 3, kde je použito pro zobrazení problematiky v kontextu dopravní sítě jemnějšího členění do celkem šesti kvantilů.

Podoba této problematiky je dána zejména kontextem nadregionálního významu ve vztahu již dříve zmiňované rozvojové osy Olomouc – Mohelnice – (východní Čechy). Zároveň lokalizace Litovle jako centra v rámci jeho funkčního regionu tento jev zesiluje, jelikož je značně přiléhající k východní hranici území, čímž tak zhoršuje obecně časovou dostupnost této západní části regionu. Jako exemplární příklad takovéto asymetrické lokalizace jádra, jež má zásadní projevy na podobu vztahů v rámci funkčního regionu, je kupříkladu uváděna Bratislava v kontextu funkčních vztahů Slovenska (Stražovec, 2022).

Hodnoty kraje se pohybují spíše v rámci průměru celků, výrazněji vyniká především nízká průměrná rychlost VHD v kontextu s popsanou odloučenější částí regionu. V kontextu asymetrického umístění jádra nedochází tedy k adekvátní kompenzaci tohoto negativního jevu odpovídajícím způsobem v rámci dopravní sítě. To je ovšem přirozené, jelikož investiční náklady do rozvoje infrastruktury v takových případech nejsou rentabilní a ani příliš opodstatněné z hlediska celkové míry toků. Tento projev je možné sledovat i v kontextu nízkých hodnot dopravní obsluhy v rámci regionu, která se řídí podobnými ekonomickými principy, a v případě již zmíněné západní části regionu je objektivně nižší.

V zásadě lze však tvrdit, že s ohledem na obecně nízké zastoupení nejproblémovějších regionů, kdy v tomto případě jsou zde identifikovány pouze dva takové celky na dvacet případů, považujeme region jako takový spíše mírněji ohrožený sociální exkluzí, přičemž míra ohroženosti je výrazně polarizována v ose západ – východ.

Průměrný denní počet dopravních spojů v roce 2024

(obec → ORP v jednom směru)

min. 11 19 29 39 max. 44

Nejrychlejší dopravní mód
(obec → ORP v jednom směru)

— autobusový
— vlakový

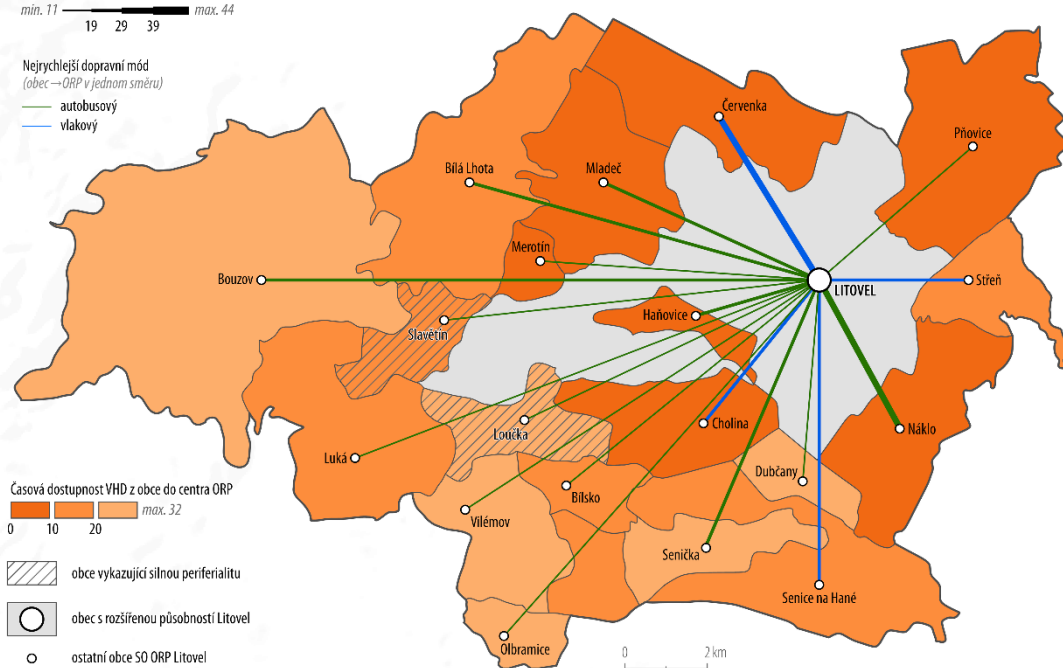
Časová dostupnost VHD z obce do centra ORP

0 10 20 max. 32

obce vykazující silnou periferiálnitu

obec s rozšířenou působností Litovel

o ostatní obce SO ORP Litovel



Obr. 12: Souhrnný výstup vybraných ukazatelů periferiálnity, dopravní obslužnosti a dostupnosti za jednotlivé obce SO ORP Litovel

Zdroj: SLDB 2021, ČSÚ; jízdní řády IDOS; mapový portál Mapy.cz; vlastní zpracování

Tab. 13: Syntetizovaná data za obce SO ORP Litovel

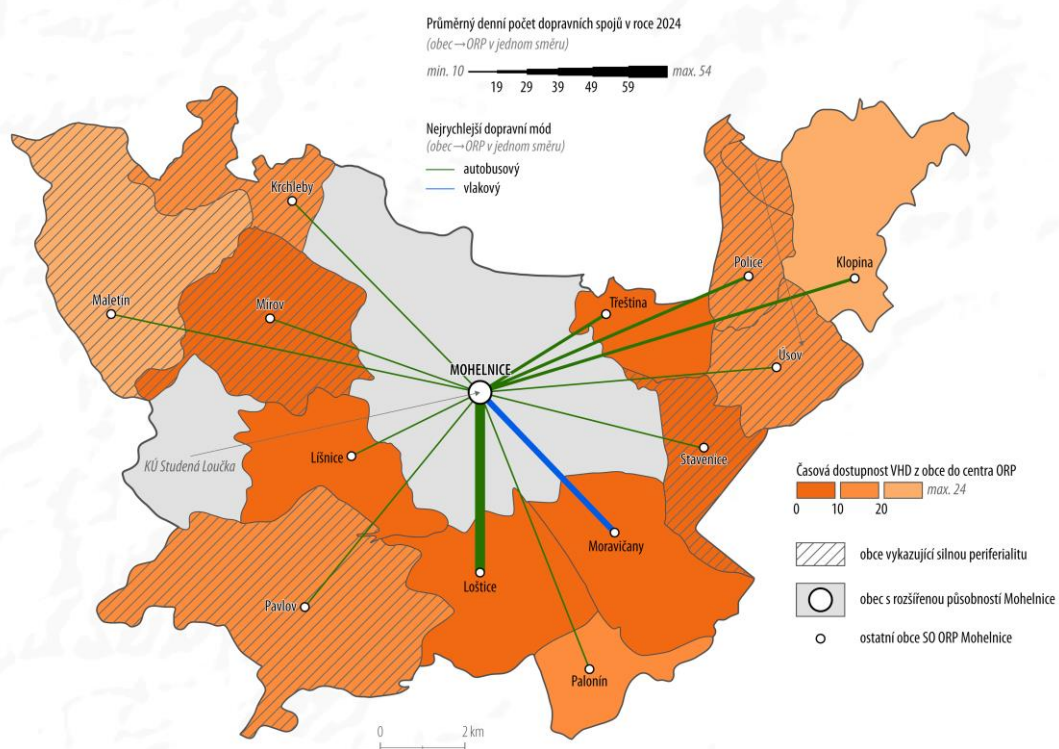
Název obce	F1	F2	F3	F(i)	DO	VHD (t)	VHD (s)	VHD (v)	Vlak	IAD(t)	IAD(s)	IAD(v)	KAT
Slavětín	-1,81	0,59	-1,29	-90,8	15	16	11	41,3	ne	13	11,4	52,6	SP
Loučka	-0,81	-0,25	-0,34	-50,6	19	32	12	22,5	ne	16	12,9	48,4	SP
Olbramice	-0,63	-0,16	-0,23	-37,2	13	30	17	34,0	ne	20	16,5	49,5	MP
Bouzov	-0,55	-0,21	0,20	-23,5	23	28	14	30,0	ne	21	17,6	50,3	MP
Měrotín	-0,42	-0,05	-0,91	-43,8	16	1	1	60,0	ne	11	9	49,1	MP
Vilémov	-0,41	-0,06	-0,39	-29,1	19	23	13	33,9	ne	17	13,8	48,7	MP
Bílá Lhota	-0,37	0,12	-0,92	-36,4	22	13	8	36,9	ne	12	10	50,0	MP
Mladeč	-0,23	-0,11	-0,19	-17,8	31	5	3	36,0	ne	8	6,4	48,0	MP
Luká	-0,05	-0,15	-0,49	-20,3	16	20	14	42,0	ne	16	14,2	53,3	MP
Haňovice	-0,04	0,05	-0,71	-19,1	25	1	1	60,0	ne	7	5	42,9	MP
Bílsko	0,02	-0,01	-0,88	-23,1	17	20	11	33,0	ne	14	11,4	48,9	MP
Střeň	0,03	0,24	-0,78	-12,5	27	12	8	40,0	ano	12	10,5	52,5	MP
Senice na H.	0,09	-0,09	-0,16	-3,4	25	15	9	36,0	ano	11	10,8	58,9	MN
Přívovice	0,20	0,81	-0,59	17,6	17	10	8	48,0	ne	9	8	53,3	MN
Cholína	0,27	0,20	-0,28	9,5	21	7	5	42,9	ano	10	7,9	47,4	MN
Senička	0,35	-0,13	-0,81	-12,0	22	25	10	24,0	ne	13	12,4	57,2	MN
Dubčany	0,81	1,04	-0,87	42,5	11	23	11	28,7	ne	10	9,3	55,8	SN
Náklo	0,83	0,31	-0,30	35,4	42	9	7	46,7	ne	10	8,5	51,0	SN
Červenka	0,93	-0,39	0,30	33,8	44	4	3	45,0	ano	5	2,9	34,8	SN
Litovel	0,77	-0,06	1,57	72,5	-	-	-	-	-	-	-	-	SN
ORP celkem	-0,05	0,08	-0,40	-10,42	22,37	15,47	8,74	38,99	-	12,37	10,45	50,13	20
ORP SP	-1,31	0,17	-0,82	-70,70	17,00	24,00	11,50	31,88	-	14,50	12,15	50,50	2
KRAJ celkově	0,00	0,00	0,00	0,00	26,66	18,35	11,37	40,19	-	13,67	11,78	50,70	-
KRAJ SP	-1,29	0,01	0,20	-47,31	18,19	26,54	15,65	36,81	-	17,97	15,58	51,44	-

Zdroj: SLDB 2021, ČSÚ; jízdní řády IDOS; mapový portál Mapy.cz; vlastní zpracování

3.6 Diskuse dílčích výsledků v kontextu SO ORP Mohelnice

Mohelnici a její SO ORP lze charakterizovat zejména nízkým počtem spojů, které v zásadě korespondují s výslednou periferností obcí. Do zjištěných charakteristik přispívá i malý reálný význam Mohelnice jako jádra regionu, jelikož je druhým nejhůře hodnoceným centrem ORP v rámci Olomouckého kraje z hlediska vyhodnocení periferality, v závěsu za Konicí. Celkové hodnocení správního obvodu ORP jako celku už vyznívá mírně příznivěji, avšak stále se výsledné hodnoty pohybují pod průměrem kraje. Celkem byla jako významně periferní označena rovná polovina z celkového počtu celků, což signalizuje poměrně významné projevy sociální exkluze v rámci sledovaného území. Tomu odpovídají obecně nízké výsledované počty spojů v rámci dopravní obsluhy obcí.

Z obecně podprůměrných celků vynikají pouze hodnoty Loštic a Moravičan, které jako jediné obce v rámci území mohou výraznějším způsobem těžit z jejich dobré dopravní polohy. Ta je patrná opět významněji zejména v rámci mapové přílohy 3. Analogicky jde v případě tohoto umístění hovořit opět o významu identifikované rozvojové osy Olomouc – Mohelnice – Zábřeh/východní Čechy, kde v případě tohoto správního obvodu její význam již tak výrazně neproniká difúzními procesy i do okolních obcí a projevuje se výrazněji v zásadě jen v souvislosti s konkrétními obcemi, jimiž tyto významné proudy nadregionálního významu přímo prochází.



Obr. 13: Souhrnný výstup vybraných ukazatelů periferiality, dopravní obslužnosti a dostupnosti za jednotlivé obce SO ORP Mohelnice
Zdroj: SLDB 2021, ČSÚ; jízdní řády IDOS; mapový portál Mapy.cz; vlastní zpracování

Tab. 14: Syntetizovaná data za obce SO ORP Mohelnice

Název obce	F1	F2	F3	F(i)	DO	VHD (t)	VHD (s)	VHD (v)	Vlak	IAD(t)	IAD(s)	IAD(v)	KAT
Mírov	-1,67	0,30	1,61	-15,3	14	4	3	45,0	ne	9	7,7	51,3	SP
Krchleby	-1,63	0,41	-0,98	-80,5	14	17	11	38,8	ne	12	9,3	46,5	SP
Police	-1,59	-0,21	-0,38	-82,2	25	19	10	31,6	ne	11	9,8	53,5	SP
Maletín	-1,17	0,78	0,68	-4,4	10	24	14	35,0	ne	17	14,2	50,1	SP
Úsov	-0,83	0,32	-0,31	-32,4	19	15	10	40,0	ne	11	9,4	51,3	SP
Pavlov	-0,69	0,39	-1,30	-51,4	15	11	6	32,7	ne	9	7,5	50,0	SP
Stavenice	-0,67	0,57	-1,48	-49,5	14	10	7	42,0	ne	8	6,2	46,5	SP
Klopina	-0,48	0,22	0,18	-7,7	20	21	12	34,3	ne	14	12,2	52,3	MP
Třeština	-0,19	0,49	-1,36	-29,1	23	9	6	40,0	ne	8	6,4	48,0	MP
Pálonín	-0,06	0,08	-0,98	-26,8	13	14	7	30,0	ne	7	7,9	67,7	MP
Moravičany	0,14	0,21	-0,58	-3,5	39	3	3	60,0	ano	6	5	50,0	MN
Líšnice	0,20	0,26	-1,41	-21,8	16	8	5	37,5	ne	7	5	42,9	MN
Loštice	0,46	-0,44	0,98	31,4	54	4	3	45,0	ne	5	4	48,0	MN
Mohelnice	0,44	0,04	2,31	82,3	-	-	-	-	-	-	-	-	MN
ORP celkem	-0,55	0,25	-0,22	-20,79	21,23	12,23	7,46	39,38	-	9,54	8,05	50,62	14
ORP SP	-1,18	0,37	-0,31	-45,11	15,86	14,29	8,71	37,88	-	11,00	9,16	49,88	7
KRAJ celkově	0,00	0,00	0,00	0,00	26,66	18,35	11,37	40,19	-	13,67	11,78	50,70	-
KRAJ SP	-1,29	0,01	0,20	-47,31	18,19	26,54	15,65	36,81	-	17,97	15,58	51,44	-

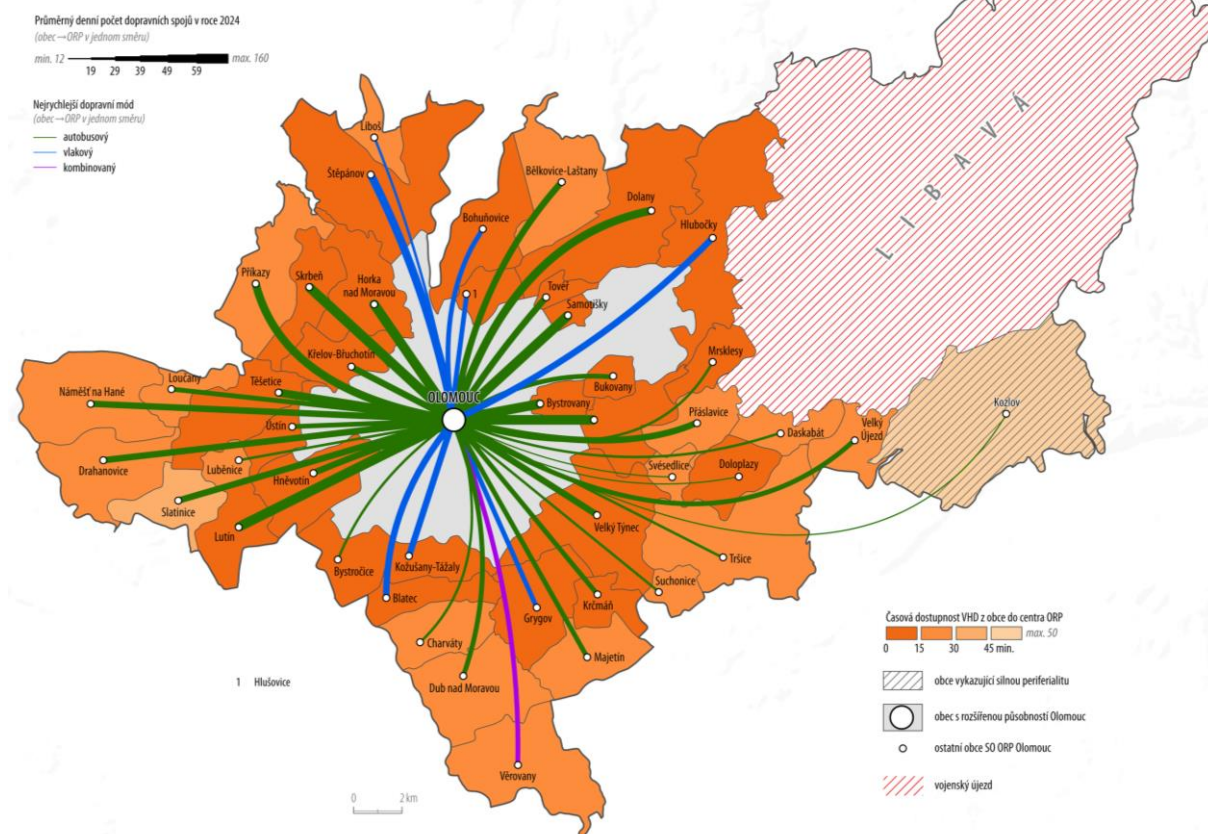
Zdroj: SLDB 2021, ČSÚ; jízdní řády IDOS; mapový portál Mapy.cz; vlastní zpracování

3.7 Diskuse dílčích výsledků v kontextu SO ORP Olomouc

V kontextu SO ORP Olomouc nacházíme přirozeně nejmenší projevy periferality, dané významným postavením samotné Olomouce. Ta je s ohledem na její vysokou významnost jako krajského centra pochopitelně hodnocená v rámci sledovaného vzorku suverénně nejlépe, což se přímo promítá i do výsledných hodnot za SO ORP jako celek. To reflektují i jednotlivé dopravní charakteristiky, zejména celkové počty spojů, které jsou nadprůměrně vysoké, oproti průměrnému počtu spojů za kraj jako celek téměř dvojnásobné. Tabulka výsledných syntetizovaných dat za všechny celky SO ORP Olomouc je vzhledem k její velikosti přiložena na konci práce jako příloha 1 a datový soubor je v rámci tohoto textu reprezentován alespoň zkrácenou tabulkou 15.

Naopak velmi kontrastní jsou proti tomuto faktu hodnoty, které přísluší celkům odpovídajícím nejvyšší míře periferality. To je však dáno jedním významným faktem, který je opět spojen s existencí vojenského újezdu Libavá. Jediným takovým významně periferním celkem totiž byla obec Kozlov, která vznikla právě vyčleněním z VÚ v rámci územních změn k 1. 1. 2016. Do této doby byla fakticky významně uměle omezovaná ve svém přirozeném rozvoji. Proto je nutné o ní v tomto kontextu uvažovat jako o ojedinělém jevu bez kontextuální souvislosti na celkový trend v rámci územního obvodu. O dosavadní značně nízké míře integrace této obce vzhledem k jejímu teprve nedávnému přiřazení svědčí i nízký počet obsluhujících spojů i dlouhá doba jejich jízdy.

Otázkou je, jak se bude nyní projevovat aktuální vývoj této obce, kdy se mohou naplno přirozeně bez restrikcí projevit procesy suburbanizace, charakteristické pro zázemí významných měst, Olomouce nevyjímaje, jež v důsledku zapřičiňují vysoké kvalitativní hodnoty naprosté většiny výzkumného celku tohoto správního obvodu v námi sledované problematice. V rámci popsanych územních změn došlo v nedávné době k takovému vyčlenění nových obcí z vojenských újezdů i v případě dalších SO ORP v rámci kraje, např. obec Luboměř pod Strážnou spadající nyní pod SO ORP Hranice. Jejich výchozí vnitřní charakteristiky jsou v zásadě analogické situaci nastalé v tomto případě. Bylo by však zajímavým námětem pozorování, zda se vývoj situace těchto vyčleněných celků vyvíjí od doby jejich vyčlenění v zásadě podobně, nebo se naopak míra jejich integrace diametrálně odlišuje podle jejich lokace a příslušnosti k jednotlivým celkům, čemuž se však tato práce již blíže nevěnovala.



Obr. 14: Souhrnný výstup vybraných ukazatelů periferality, dopravní obslužnosti a dostupnosti za jednotlivé obce SO ORP Olomouc

Zdroj: SLDB 2021, ČSÚ; jízdní řády IDOS; mapový portál Mapy.cz; vlastní zpracování

Tab. 15: Syntetizovaná data za obce SO ORP Olomouc – zkrácená (bez případů)

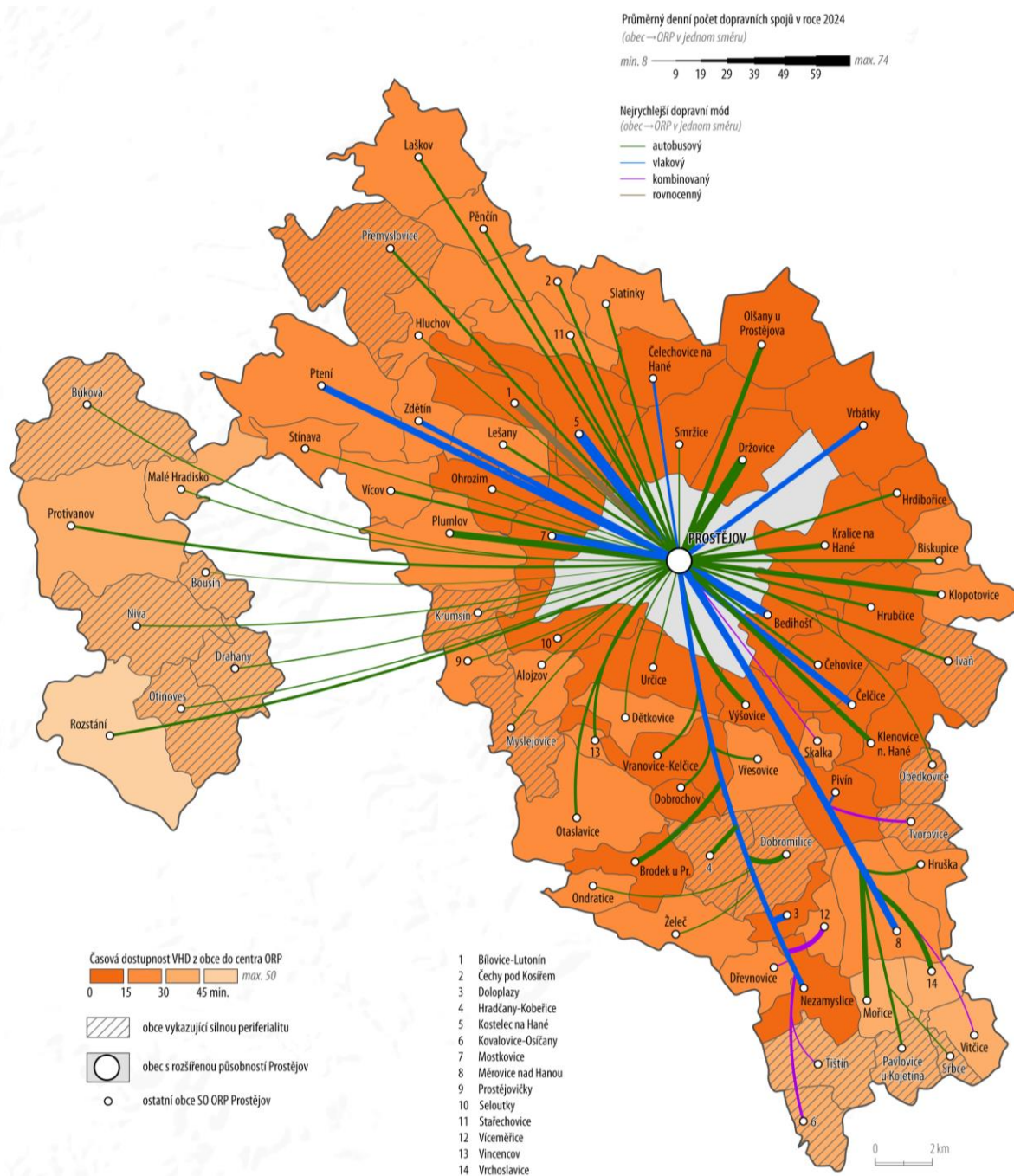
Celek	F1	F2	F3	F(i)	DO	VHD (t)	VHD (s)	VHD (v)	IAD(t)	IAD(s)	IAD(v)	KAT
Olomouc	3,25	-0,16	4,81	259,4	-	-	-	-	-	-	-	SN
ORP celkem	1,20	0,22	0,11	59,3	43,5	15,4	8,8	38,4	14,2	12,3	51,1	45
ORP SP	-1,76	0,06	2,22	-9,5	12,0	48,0	23,0	28,8	20,0	24,5	73,5	1
KRAJ celkově	0,00	0,00	0,00	0,0	26,7	18,3	11,4	40,2	13,7	11,8	50,7	-
KRAJ SP	-1,29	0,01	0,20	-47,31	18,2	26,5	15,7	36,8	18,0	15,6	51,4	-

Zdroj: SLDB 2021, ČSÚ; jízdní řády IDOS; mapový portál Mapy.cz; vlastní zpracování

3.8 Diskuse dílčích výsledků v kontextu SO ORP Prostějov

V kontextu Prostějova je nutné vyzdvihnout význam především železniční dopravy jako zásadního módu, zajišťujícího významnou část dopravní obsluhy, tak i z pohledu její rychlosti, pomocí které významným způsobem zkracuje cestovní doby především v jižním směru v ose Prostějov – Nezamyslice. Tento pozitivní efekt však není dostatečný natolik, aby dokázal vykompenzovat v tomto směru negativní efekt elongace administrativního území severojižním směrem. Zejména ve vzdálenějším horizontu, dále za Nezamyslicemi lokalizovaných obcí, pak již spatřujeme významnější projevy periferality dané touto objektivně velkou vzdáleností od jádra. Tabulka výsledných syntetizovaných dat je vzhledem k její velikosti přiložena na konci práce jako příloha 2 a datový soubor je tak reprezentován zkrácenou tabulkou – tab. 16.

V obecné rovině však spatřujeme, že Prostějov je silným jádrem, které indukuje ve svém užším okolí pozitivní trendy. Silné postavení jádra nedává v zásadě výraznější prostor vzniku periferních oblastí, čemuž odpovídají také výsledky v rámci dopravních charakteristik. Specifikem tohoto území je pak výběžek obcí v západní části regionu, který je opět zásadním způsobem ovlivněn především existencí vojenského prostoru, který byl již zmiňován v souvislosti se stavem v SO ORP Hranice aj., avšak zde je jeho negativní projev částečně tlumen umožněním tranzitní dopravy po silnici č. 377 skrze území újezdu. I přes toto zpřístupnění celek vojenského prostoru vytváří hluché místo bez možnosti sociálních interakcí, čímž obce za jeho horizontem znevýhodňuje zejména zhoršenou ekonomikou provozu VHD, nízkou rentabilitou linek, vzhledem k nízkým počtům cestujících na ujetý kilometr. To se přeneseně projevuje právě do počtu objednávaných spojů, které jsou v této oblasti z celého celku nejnižší. Kdyby překážka v rozvoji v podobě vojenského újezdu zde neexistovala, charakteristiky obcí by se tak výrazně neprohlubovaly, jelikož je v rámci mapy v podobě přílohy 3 patrný potenciální trend v podobě rozvojové osy menšího významu spojené pravděpodobně zejména s procesem suburbanizace Prostějova.



Obr. 15: Souhrnný výstup vybraných ukazatelů periferiality, dopravní obslužnosti a dostupnosti za jednotlivé obce SO ORP Prostějov

Zdroj: SLDB 2021, ČSÚ; jízdní řády IDOS; mapový portál Mapy.cz; vlastní zpracování

Tab. 16: Syntetizovaná data za obce SO ORP Prostějov – zkrácená (bez případů)

Celek	F1	F2	F3	F(i)	DO	VHD (t)	VHD (s)	VHD (v)	IAD(t)	IAD(s)	IAD(v)	KAT
Prostějov	2,83	-0,57	4,33	215,7	-	-	-	-	-	-	-	SN
ORP celkem	0,08	0,05	-0,28	-2,9	26,0	21,76	14,91	42,28	15,6	14,5	55,0	76
ORP SP	-1,01	-0,07	-0,28	-51,5	18,4	30,00	20,59	41,31	20,9	20,6	59,2	17
KRAJ celkově	0,00	0,00	0,00	0,0	26,7	18,35	11,37	40,19	13,7	11,8	50,7	-
KRAJ SP	-1,29	0,01	0,20	-47,3	18,2	26,54	15,65	36,81	18,0	15,6	51,4	-

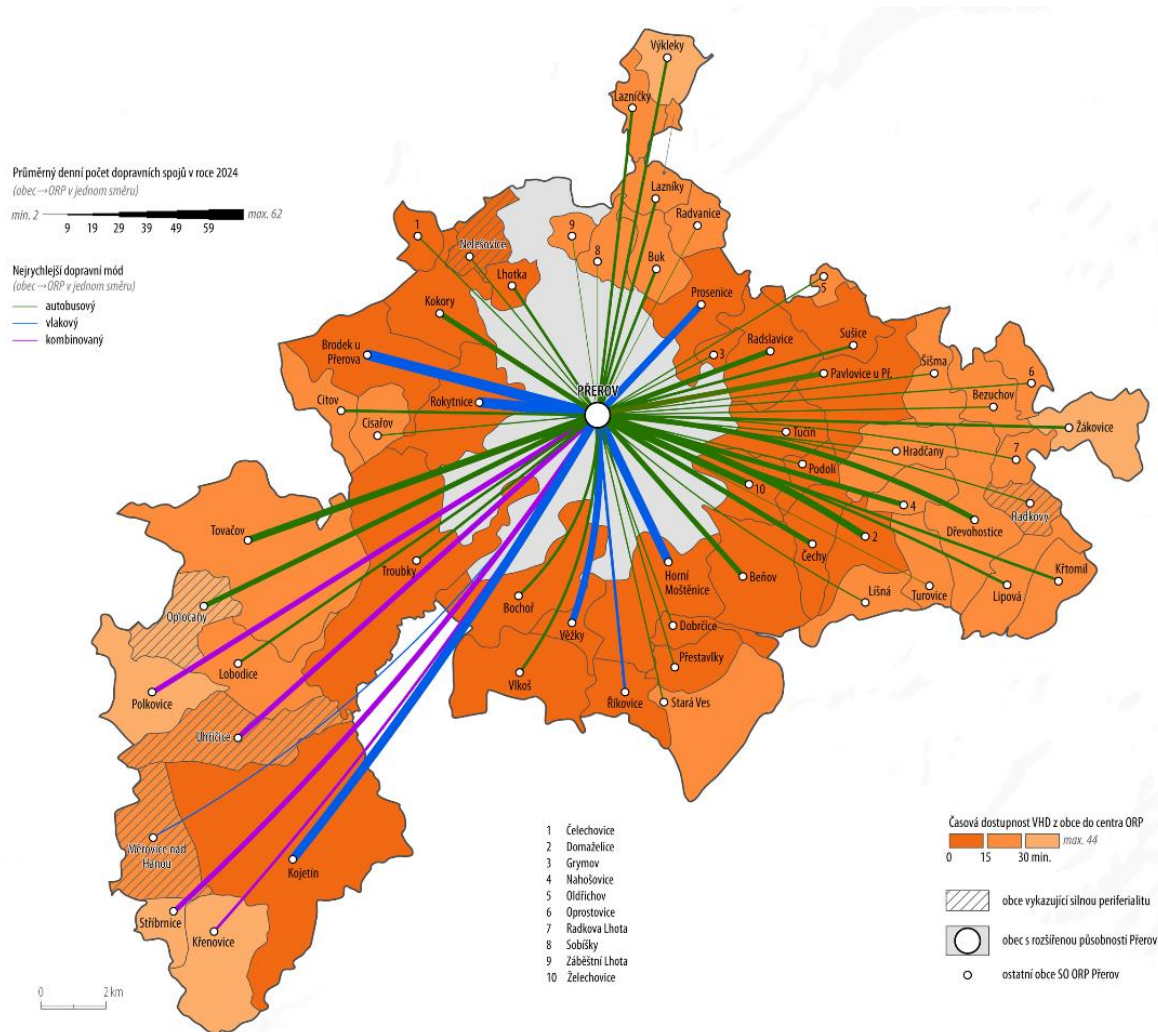
Zdroj: SLDB 2021, ČSÚ; jízdní řády IDOS; mapový portál Mapy.cz; vlastní zpracování

3.9 Diskuse dílčích výsledků v kontextu SO ORP Přerov

Zhoršené hodnoty periferních oblastí v kontextu tohoto regionu jsou dány hlavně časovou dostupností nežli počtem spojů, jelikož zde nastává mírně paradoxní situace, kdy periferní oblasti jsou obsluhovány větším počtem spojů než obce ve východní části území. Nutné je vyzvednout fakt, že tak v tomto případě neplatí přímý vztah více – lépe, jelikož význam tohoto vyššího počtu spojů je snižován dlouhou cestovní dobou, která je daná větší vzdáleností a ve výsledku tak jedince odrazuje od interakce s takto vzdáleným jádrem více nežli obec bližší, avšak s nižším počtem spojů. Tabulka výsledných syntetizovaných dat je vzhledem k její velikosti přiložena na konci práce jako příloha 3 a datový soubor je tak reprezentován zkrácenou tabulkou v textu (tab. 17).

Lze tedy v obecné rovině říci, že v případě Přerova je z hlediska perifernosti situace v obecné úrovni lepší než v případě ostatních SO ORP. Avšak i zde je opět specificky formována v oblasti Kojetínska, což však naznačovala již dříve provedená analýza funkčních vztahů, kde byla v této oblasti zjištěna největší disproporce mezi vymezením funkčních a administrativních jednotek. Hlavním faktorem této disproporce z hlediska dopravních charakteristik je v tomto případě obecná vzdálenost těchto celků od jádra, projevující se delšími cestovními dobami. Tento jev je však alespoň částečně zmírňován efektivní organizací dopravní sítě, kdy objektivně vysoká kvalita sítě ve výsledku redukuje negativní projevy periferality.

Jistou nevýhodou pro obce v regionu Kojetínska, zejména přilehající k hranicím se SO ORP Prostějov, je fakt, že tyto významné dopravní prvky v tomto případě nekopírují osu tohoto výběžku, ale směřují do Kojetína v de facto přímém směru skrze území Zlínského kraje, čímž se sice zrychluje spojení samotného Kojetína, ale zároveň tak tato infrastruktura ke zlepšení situace přispívá menší měrou v těchto příhraničních oblastech, které výrazněji mívají. Výsledkem tak je efekt, kdy podoba dopravní sítě přispívá k větší funkční příslušnosti ke Kroměříži jako jádru sousedícího SO ORP, jelikož lze z objektivně lepších dopravních charakteristik těžit mnohem výrazněji právě v tomto směru. Existence této tendence ve specifickém směřování toků v oblasti Kojetínska je částečně patrná například i v rámci existence železniční tratě Kojetín – Tovačov, kdy její vznik musel i v minulosti být přirozeně podmíněn danými socioekonomickými vazbami. Současný význam této tratě je však nízký, jelikož provoz je realizován pouze víkendově, tudíž neslouží k uspokojování potřeb v rámci denní dojížděky.



Obr. 16: Souhrnný výstup vybraných ukazatelů periferiality, dopravní obslužnosti a dostupnosti za jednotlivé obce SO ORP Pířerov

Zdroj: SLDB 2021, ČSÚ; jízdní řády IDOS; mapový portál Mapy.cz; vlastní zpracování

Tab. 17: Syntetizovaná data za obce SO ORP Pířerov – zkrácená (bez případů)

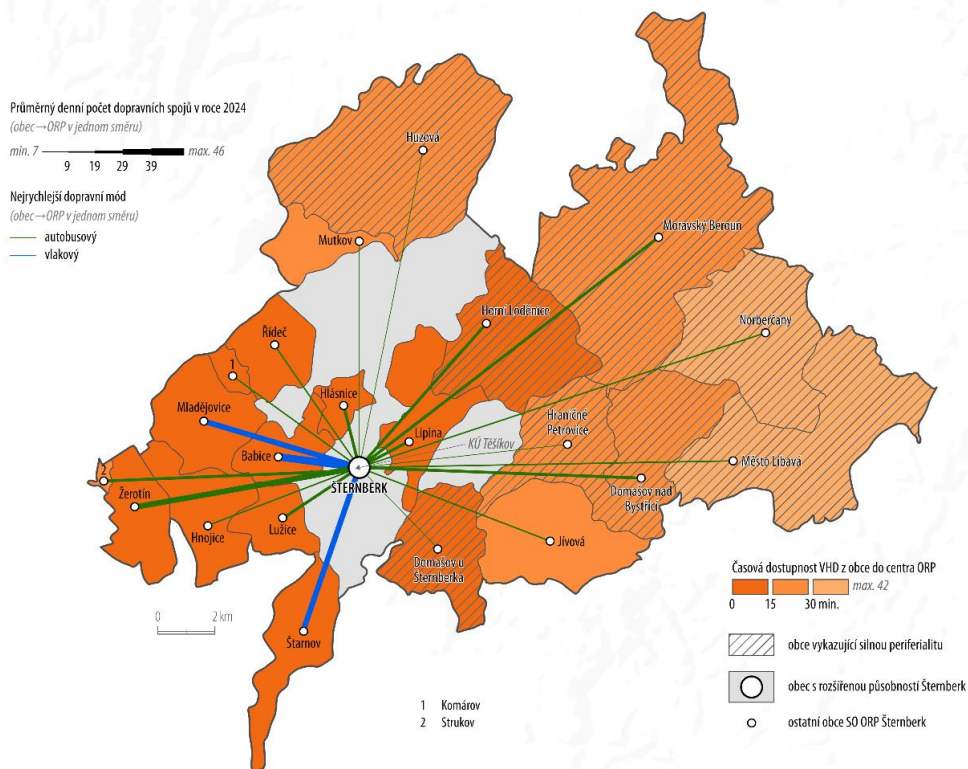
Celek	F1	F2	F3	F(i)	DO	VHD (t)	VHD (s)	VHD (v)	IAD(t)	IAD(s)	IAD(v)	KAT
Pířerov	1,74	-0,45	3,85	162,1	-	-	-	-	-	-	-	SN
ORP celkem	0,30	-0,33	-0,19	-3,3	26,7	17,3	11,3	42,8	13,0	11,8	52,7	59
ORP SP	-0,96	0,07	0,04	-36,1	25,2	21,6	15,0	46,0	18,8	17,5	55,6	5
KRAJ celkově	0,00	0,00	0,00	0,0	26,7	18,3	11,4	40,2	13,7	11,8	50,7	-
KRAJ SP	-1,29	0,01	0,20	-47,3	18,2	26,5	15,7	36,8	18,0	15,6	51,4	-

Zdroj: SLDB 2021, ČSÚ; jízdní řády IDOS; mapový portál Mapy.cz; vlastní zpracování

3.10 Diskuse dílčích výsledků v kontextu SO ORP Šternberk

V rámci SO ORP Šternberk vnímáme významnou polaritu vztahů mezi západní a východní částí regionu, kdy významně roste izolovanost regionu směrem na východ. Šternberk samotný vykazuje poměrně vysoký potenciál, který je však identifikován pouze v jeho blízkém okolí v západní části území, východní část toto však nereflektuje. Při bližším zkoumání nalézáme příčinu této polarizace v kombinaci obou geografických sfér, jelikož izolované celky jsou charakteristické v zásadě hornatějším terénem a zároveň se na polarizaci projevuje jev spojený s charakterem železniční sítě, kdy existující železniční trať v tomto případě nesměruje do Šternberka jako jádra, ale do Olomouce, tedy podstatně vzdálenějšího celku.

Autobusová doprava, která tak zajišťuje spojení této oblasti se Šternberkem, vzhledem ke komplikované organizaci prostoru, vykazuje ve výsledku velmi nízké cestovní rychlosti. Velká polarita se tak ukazuje i u rychlostí VHD, kdy region na jednu stranu profituje z problematiky skrze modernizovanou trať s vysokou cestovní rychlostí v západní části regionu, což je patrné u např. Štarnova a Babic. Kompletním protipólem je pak železniční spojení v Domašově a Moravském Berouně, kdy existující trať má vlivem její organizace diametrálně odlišný význam v kontextu vztahu Šternberka vůči těmto obcím, než tomu je v prvním zmíněném případě. V této souvislosti tak je jednoznačně nutné vyzvednout názor, že pouhá existence určitého dopravního módu generalizovaná na úroveň existence ano/ne není v takových případech dostatečné vypovídající o výsledné podobě reálných vztahů. Výsledný efekt je patrný i na datech dojíždky, které byly zpracovávány v úvodní analýze pro ověření použité metodiky, kdy právě tento region vlivem charakteru sítě svou dojíždkou příslušel spíše k Olomouci, a to i přes teoretickou větší vzdálenost tohoto celku. Všechny tyto efekty jsou navíc umocněny existencí vojenského újezdu při jihovýchodní hranici správního území, který formuje dotčené celky analogickým způsobem, jako bylo již popisováno v kontextu SO ORP Hranice či v rámci jiných touto problematikou dotčených regionů. Hodnoty za SO ORP jako celku tak výsledně vyznívají vzhledem k těmto komplikovaným vazbám vcelku negativně, což nekoresponduje s postavením samotného Šternberka. Tento nesoulad se nám však na základě získaných dat podařilo identifikovat, takže došlo i rámci tohoto regionu k potvrzení využitelnosti dopravně geografických jevů jako prvku charakterizujícího sociodemografické ukazatele. Zároveň se potvrdilo, že podoba dopravní sítě může značně významně polarizovat reálný prostor.



Obr. 17: Souhrnný výstup vybraných ukazatelů periferiality, dopravní obslužnosti a dostupnosti za jednotlivé obce SO ORP Šternberk

Zdroj: SLDB 2021, ČSÚ; jízdní řády IDOS; mapový portál Mapy.cz; vlastní zpracování

Tab. 18: Syntetizovaná data za obce SO ORP Šternberk

Název obce	F1	F2	F3	F(i)	DO	VHD (t)	VHD (s)	VHD (v)	Vlak	IAD(t)	IAD(s)	IAD(v)	KAT
Norberčany	-2,50	-0,57	0,96	-94,5	10	34	20	35,3	ne	26	24,1	55,6	SP
Huzová	-2,11	0,70	0,99	-37,1	8	28	16	34,3	ne	15	13,1	52,4	SP
Hraničné Petrovice	-1,80	0,23	0,24	-59,9	9	21	13	37,1	ne	17	13	45,9	SP
Horní Loděnice	-1,51	0,79	-0,02	-37,3	22	5	3	36,0	ne	13	10,5	48,5	SP
Domašov nad B.	-1,23	0,38	-0,15	-42,6	23	30	18	36,0	ano	22	17	46,4	SP
Město Libavá	-1,03	0,39	1,48	10,2	10	42	25	35,7	ne	30	24,7	49,4	SP
Domašov u Štern.	-0,94	0,28	-0,04	-30,7	7	8	5	37,5	ne	8	5,5	41,3	SP
Moravský Beroun	-0,71	0,34	2,07	38,0	20	17	11	38,8	ano	17	15,7	55,4	SP
Štrukov	-0,64	0,08	-0,06	-25,0	27	17	11	38,8	ne	14	11,5	49,3	MP
Jívová	-0,42	0,36	-0,20	-11,4	19	24	13	32,5	ano	17	12,3	43,4	MP
Žerotín	-0,02	0,24	-0,12	3,6	30	15	10	40,0	ne	12	10,2	51,0	MP
Mladějovice	0,14	0,45	-0,36	10,1	32	5	6	72,0	ano	8	6,8	51,0	MN
Hnojice	0,25	0,49	-0,30	17,7	15	10	7	42,0	ne	9	6,9	46,0	MN
Mutkov	0,27	-0,79	-0,12	-17,5	7	23	13	33,9	ne	12	10,3	51,5	MN
Řídeč	0,40	0,14	-0,06	19,5	13	7	5	42,9	ne	7	6	51,4	MN
Lipina	0,49	0,21	-0,81	4,6	23	5	4	48,0	ne	7	5,1	43,7	MN
Lužice	0,55	0,38	-0,44	22,7	23	5	3	36,0	ne	6	4	40,0	MN
Komárov	0,84	-3,58	0,12	-76,1	12	11	6	32,7	ne	7	6,3	54,0	SN
Hlásnice	0,86	0,72	-0,68	39,4	21	3	2	40,0	ne	4	3,1	46,5	SN
Babice	0,86	-0,04	-0,42	22,4	46	2	3	90,0	ano	6	4,4	44,0	SN
Štarnov	1,63	0,26	-1,13	44,3	31	4	4	60,0	ano	8	6,1	45,8	SN
Šternberk	1,26	-0,14	2,21	107,6	-	-	-	-	-	-	-	-	SN
ORP celkem	-0,24	0,06	0,14	-4,19	19,43	15,05	9,43	42,84	-	12,62	10,31	48,21	22
ORP SP	-1,48	0,32	0,69	-31,74	13,63	23,13	13,88	36,35	-	18,50	15,45	49,35	8
KRAJ celkově	0,00	0,00	0,00	0,00	26,66	18,35	11,37	40,19	-	13,67	11,78	50,70	-
KRAJ SP	-1,29	0,01	0,20	-47,31	18,19	26,54	15,65	36,81	-	17,97	15,58	51,44	-

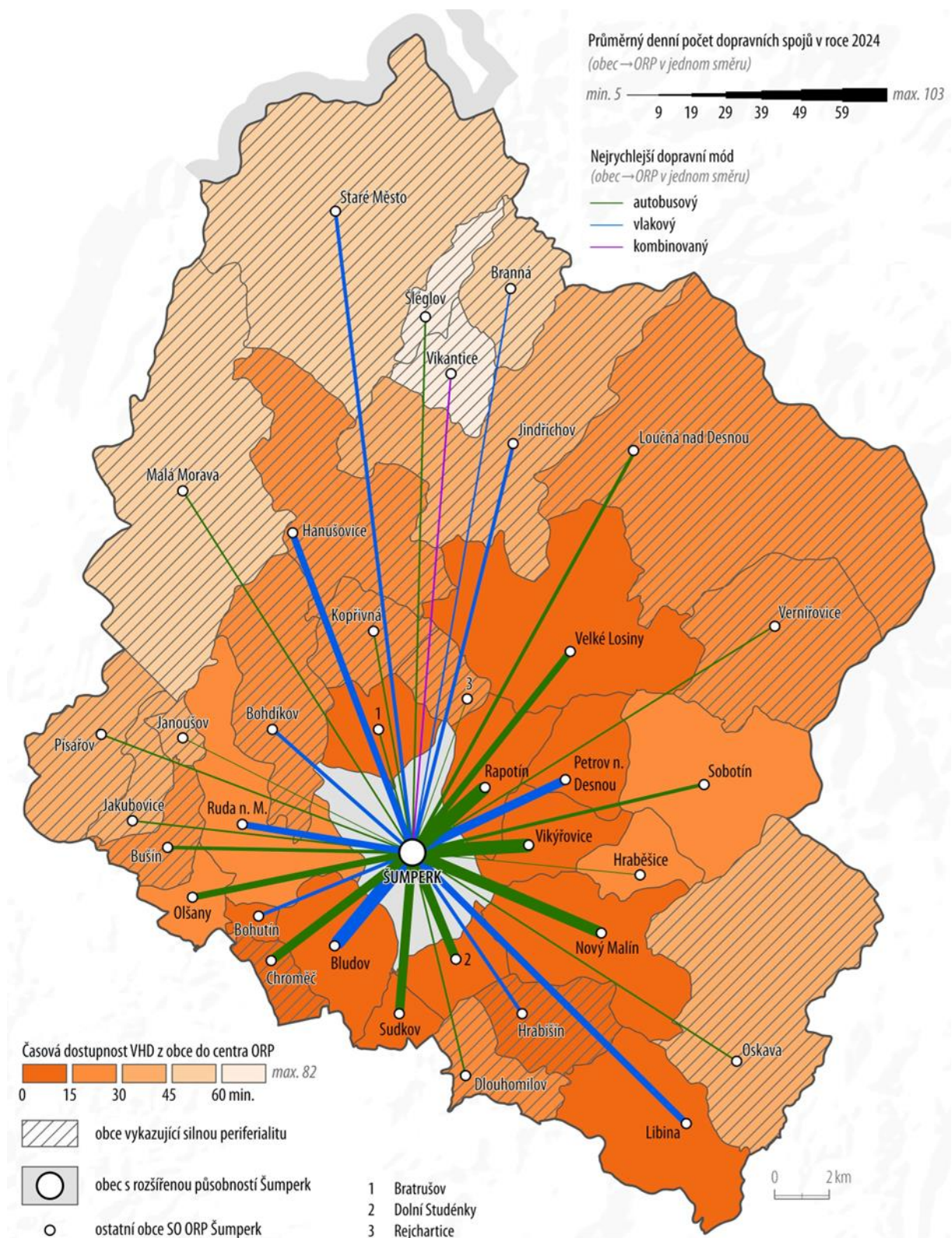
Zdroj: SLDB 2021, ČSÚ; jízdní řády IDOS; mapový portál Mapy.cz; vlastní zpracování

3.11 Diskuse dílčích výsledků v kontextu SO ORP Šumperk

V rámci mapového podkladu je patrné, že v rámci SO ORP Šumperk zjišťujeme periferiálníitu ve velmi vysoké úrovni a její projevy korelují v tomto velmi výrazně s oběma dopravními vztahy. Většina silně periferních obcí vykazuje podprůměrný počet spojů, většinou do 20, výjimkou jsou pouze obce Hanušovice a Chromeč. Koncentraci periferiálnosti zaznamenáváme hlavně na severní části území se složitými fyzickogeografickými charakteristikami krajiny. Ta se projevuje u většiny těchto obcí i nízkou průměrnou rychlostí spojů VHD, pohybující se okolo 30 km/h, kdy průměr kraje se pohybuje na úrovni cca. 40 km/h. Zároveň opět sledujeme určité projevy spojené s asymetrickým umístěním jádra, které byly rozebírány již v kontextu SO ORP Litovel.

Role železnice jako podporovatele rozvoje zde není tolik patrná jako v případě jiných celků, a to přesto, že se v tomto případě jedná o trať s rychlíkovým provozem. V této souvislosti je nutné vyzdvihnout případné možné nedostatky v geografické charakteristice tratí postavené pouze na rozlišení formy provozu z hlediska kategorií vlaků, která by se v tomto případě jevila jako nedostatečná. V zásadě uplatnitelné zástupné vyjádření významu představuje tak právě například námi použitá průměrná rychlost VHD.

Patrný vliv na rozložení jevů je zde zejména v kontextu existující rozvojové osy, kopírující v zásadě trať Olomouc – Zábřeh – Šumperk, s dále postupujícím postupně utlumovaným přesahem za horizont Šumperka v trase do Koutů nad Desnou. Vzhledem k tomu, že v tomto směru tato trať nespojuje Šumperk s jiným srovnatelně významným centrem, je celkový vliv této navazující tratě poměrně nízký, a s rostoucí vzdáleností od Šumperka se projevy vlivu tratě na demografické charakteristiky přilehlých obcí ztrácí. Jedná se tak spíše o dozvuky efektu již zmírněné rozvojové osy Šumperk – Zábřeh – Olomouc, které jsou touto tratí jen mírně prodlužovány. Mírný význam pak spatřujeme i u trati Šumperk – Uničov, kdy její přínos je rozebírán více v případě SO ORP Uničov. Jevy v avizované kapitole popsané, lze analogicky vztáhnout i na situaci v rámci šumperského úseku této tratě.



Obr. 18: Souhrnný výstup vybraných ukazatelů periferiality, dopravní obslužnosti a dostupnosti za jednotlivé obce SO ORP Šumperk

Zdroj: SLDB 2021, ČSÚ; jízdní řády IDOS; mapový portál Mapy.cz; vlastní zpracování

Tab. 19: Syntetizovaná data za obce SO ORP Šumperk

Název obce	F1	F2	F3	F(i)	DO	VHD (t)	VHD (s)	VHD (v)	Vlak	IAD(t)	IAD(s)	IAD(v)	KAT
Janoušov	-3,24	-1,25	-0,43	-184,5	8	41	20	29,3	ne	23	19,3	50,3	SP
Malá Morava	-2,37	0,18	2,00	-37,2	15	47	25	31,9	ne	31	26,6	51,5	SP
Vikantice	-2,33	0,07	1,21	-60,2	14	82	33	24,1	ne	32	25,9	48,6	SP
Kopřivná	-2,14	0,89	0,79	-37,9	19	29	15	31,0	ne	15	12	48,0	SP
Jakubovice	-1,96	0,64	-0,76	-80,7	13	36	17	28,3	ne	21	17,2	49,1	SP
Rejchartice	-1,81	-0,31	0,90	-59,3	8	17	9	31,8	ne	12	10	50,0	SP
Branná	-1,74	0,49	2,69	17,4	18	47	40	51,1	ano	35	29,6	50,7	SP
Šléglov	-1,61	-0,01	-0,06	-68,0	14	82	32	23,4	ne	35	28,2	48,3	SP
Písařov	-1,38	0,47	-0,35	-51,0	18	43	21	29,3	ne	24	20,6	51,5	SP
Oskava	-1,30	-0,43	0,56	-51,6	18	31	16	31,0	ne	27	22,6	50,2	SP
Staré Město	-1,24	0,01	3,11	34,2	20	56	27	28,9	ano	31	27,6	53,4	SP
Vernířovice	-1,23	0,31	0,53	-26,2	10	24	13	32,5	ne	20	16,2	48,6	SP
Hanušovice	-1,19	0,15	1,81	5,3	32	27	16	35,6	ano	21	17	48,6	SP
Jindřichov	-1,07	0,13	2,06	16,4	21	36	22	36,7	ano	26	21,6	49,8	SP
Dlouhomilov	-0,99	-0,41	-0,59	-70,0	17	17	12	42,4	ne	14	11,9	51,0	SP
Bohdíkov	-0,98	0,01	-0,39	-50,6	25	21	20	57,1	ano	15	10,7	42,8	SP
Bušín	-0,92	-0,14	-0,78	-63,5	24	28	16	34,3	ne	17	14,3	50,5	SP
Loučná nad Desnou	-0,91	-0,86	1,04	-36,5	25	22	15	40,9	ano	20	17,1	51,3	SP
Chroměč	-0,90	0,48	-0,31	-30,3	44	13	9	41,5	ne	11	8,5	46,4	SP
Hrabišín	-0,81	-0,08	-0,42	-47,4	28	10	8	48,0	ano	11	9,2	50,2	SP
Libina	-0,52	-0,10	0,33	-15,6	32	14	14	60,0	ano	19	15,8	49,9	MP
Ruda nad Moravou	-0,47	0,14	-0,19	-20,0	32	16	10	37,5	ano	13	9,5	43,8	MP
Bratrušov	-0,44	0,24	-0,53	-24,9	17	11	7	38,2	ne	7	5,6	48,0	MP
Sobotín	-0,26	-0,59	1,31	6,4	25	17	9	31,8	ano	16	12,6	47,3	MP
Velké Losiny	-0,22	-0,55	1,12	3,9	39	14	10	42,9	ano	14	10,7	45,9	MP
Olšany	0,05	0,13	0,96	32,2	34	17	12	42,4	ne	15	12,7	50,8	MN
Sudkov	0,13	0,22	0,69	31,2	43	15	8	32,0	ne	10	7,3	43,8	MN
Petrov nad Desnou	0,17	-0,36	0,03	-3,8	41	9	6	40,0	ano	11	8,5	46,4	MN
Bohutín	0,20	0,16	0,72	32,8	24	14	12	51,4	ano	12	9,5	47,5	MN
Bludov	0,46	-0,05	0,33	26,0	103	6	5	50,0	ano	7	5,2	44,6	MN
Rapotín	0,91	0,10	0,90	64,9	63	6	4	40,0	ano	9	6,6	44,0	SN
Dolní Studénky	1,08	-0,20	-0,14	34,2	40	5	3	36,0	ne	7	4,5	38,6	SN
Hraběšice	1,16	0,63	-1,56	25,3	5	18	9	30,0	ne	13	10,1	46,6	SN
Vikýřovice	1,40	0,29	0,00	66,6	66	2	1	30,0	ano	9	5,4	36,0	SN
Nový Malín	1,47	0,61	0,09	81,9	55	2	1	30,0	ano	9	6,5	43,3	SN
Šumperk	2,22	-0,62	4,25	187,1	-	-	-	-	-	-	-	-	SN
ORP celkem	-0,63	0,01	0,58	-9,81	28,86	25,00	14,20	37,18	-	17,49	14,19	47,64	36
ORP SP	-1,51	0,02	0,63	-44,07	19,55	35,45	19,30	35,45	-	22,05	18,31	49,54	20
KRAJ celkově	0,00	0,00	0,00	0,00	26,66	18,35	11,37	40,19	-	13,67	11,78	50,70	-
KRAJ SP	-1,29	0,01	0,20	-47,31	18,19	26,54	15,65	36,81	-	17,97	15,58	51,44	-

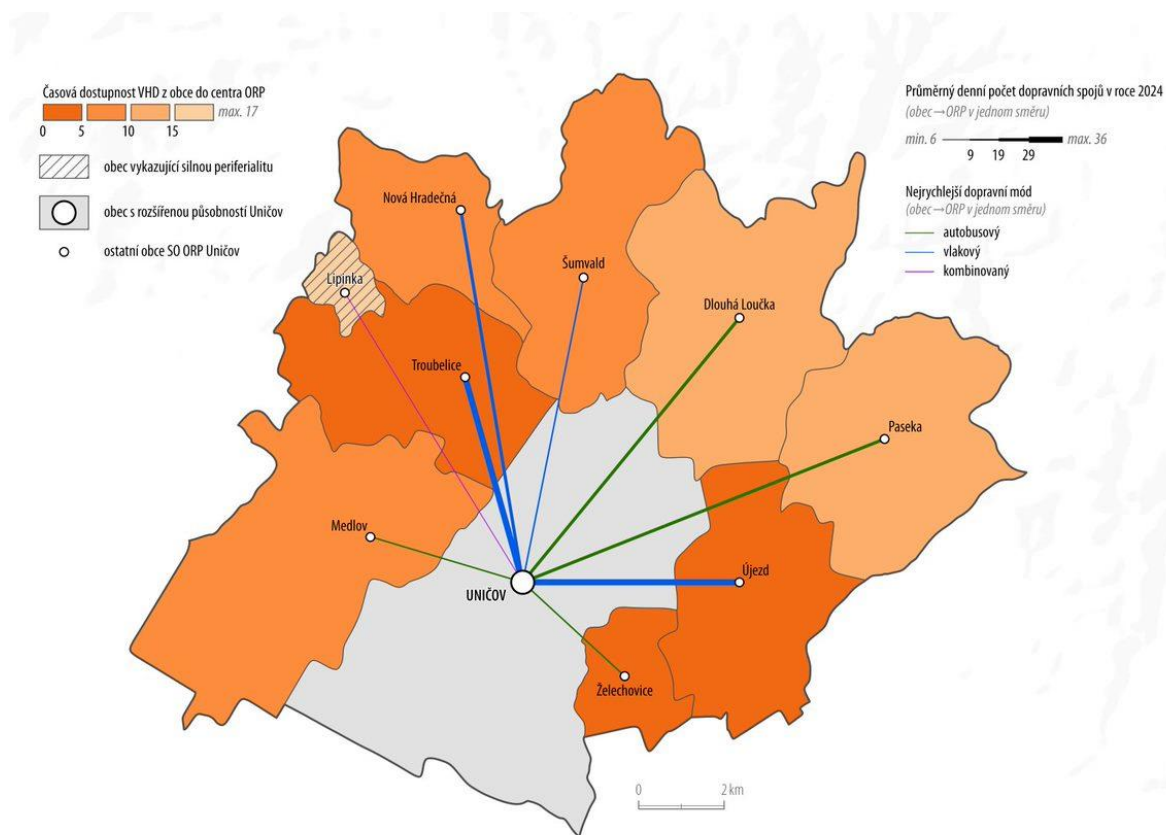
Zdroj: SLDB 2021, ČSÚ; jízdní řády IDOS; mapový portál Mapy.cz; vlastní zpracování

3.12 Diskuse dílčích výsledků v kontextu SO ORP Uničov

Vzhledem k velikosti správního obvodu ORP Uničov narážíme na problémy práce s malým počtem jednotek, kdy je horší z takto malého počtu obcí vyvozovat významnější souvislosti. V rámci území totiž nacházíme pouze jeden výrazně periferní celek. I v jeho případě je však patrný obecně platný trend souvislosti tohoto jevu s nízkou dopravní obslužností i časovou dostupností VHD. Toto tvrzení je nutné kriticky hodnotit optikou, že v případě tohoto celku tuto tezi opíráme o hodnoty jediné územní jednotky. Problematiku tzv. malých čísel v takovýchto celcích popisuje například Klapka (2019). Ačkoliv je region objektivně poměrně malý, tudíž organizace dopravy v takovém celku není v zásadě příliš náročná, reálné hodnoty počtu spojů jsou v tomto kontextu v případě Uničova poměrně nižší, než bychom očekávali.

Vyšší míra dopravní obslužnosti je spojená především s existencí regionální vlakové trati v ose severozápad – jihovýchod, patrné především opět v příloze 3. Tento efekt je navíc ještě mírně roztržtější s měnícím se charakterem tratě daným fyzickogeografickými podmínkami, kdy ve směru na Šumperk vstupem do hornatějšího terénu kvality tratě výrazně klesají. Tento charakter se však v současnosti vzhledem k nyní probíhající modernizaci tohoto úseku tratě částečně proměňuje. Je tak otázkou, jak se tyto kvalitativní změny dopravní sítě výsledně promítnou do demografických charakteristik přilehlých obcí.

Částečně je nutné také přihlídnout k faktu, že charakteristiky území Uničova jsou disproporčně rozloženy ku prospěchu celků především na jižní hranici regionu, ačkoliv je tato disproporce patrná jen velmi slabě. To je pravděpodobně dáno částečným nadregionálním přesahem vlivu Olomouce, který zde však v severním směru velmi rychle slábně, což bylo mimo jiné patrné i na počtech dojíždějících v rámci prvotních analýz, a vliv Olomouce tudíž zde již není obecně tak vysoký, jako tomu je v případě například Litovle nebo Šternberka.



Obr. 19: Souhrnný výstup vybraných ukazatelů periferiality, dopravní obslužnosti a dostupnosti za jednotlivé obce SO ORP Uničov

Zdroj: SLDB 2021, ČSÚ; jízdní řády IDOS; mapový portál Mapy.cz; vlastní zpracování

Tab. 20: Syntetizovaná data za obce SO ORP Uničov

Název obce	F1	F2	F3	F(i)	DO	VHD (t)	VHD (s)	VHD (v)	Vlak	IAD(t)	IAD(s)	IAD(v)	KAT
Lipinka	-1,29	-0,37	-0,27	-72,1	6	17	10	35,3	ne	15	11,8	47,2	SP
Medlov	-0,51	0,39	0,05	-7,3	17	8	6	45,0	ne	7	5,6	48,0	MP
Nová Hradečná	-0,50	0,11	-0,78	-38,3	25	9	8	53,3	ano	11	9,1	49,6	MP
Šumvald	-0,27	0,13	-0,52	-21,3	16	10	6	36,0	ne	10	8,1	48,6	MP
Dlouhá Loučka	-0,07	0,13	0,04	2,6	24	13	8	36,9	ne	10	8	48,0	MP
Želechovice	-0,04	0,14	-0,98	-23,9	17	5	3	36,0	ne	4	3,3	49,5	MP
Troubelice	-0,04	0,17	-0,13	0,5	32	5	5	60,0	ano	9	6,9	46,0	MP
Paseka	0,00	0,26	0,07	9,8	23	13	9	41,5	ne	9	8,2	54,7	MP
Újezd	0,10	-0,02	0,16	7,6	36	5	5	60,0	ano	6	4,9	49,0	MN
Uničov	0,58	-0,14	2,27	81,2	-	-	-	-	-	-	-	-	MN
ORP celkem	-0,21	0,08	-0,01	-6,10	21,78	9,44	6,67	44,90	-	9,00	7,32	48,96	10
ORP SP	-1,29	-0,37	-0,27	-72,1	6	17	10	35,3	-	15	11,8	47,2	1
KRAJ celkově	0,00	0,00	0,00	0,00	26,66	18,35	11,37	40,19	-	13,67	11,78	50,70	-
KRAJ SP	-1,29	0,01	0,20	-47,31	18,19	26,54	15,65	36,81	-	17,97	15,58	51,44	-

Zdroj: SLDB 2021, ČSÚ; jízdní řády IDOS; mapový portál Mapy.cz; vlastní zpracování

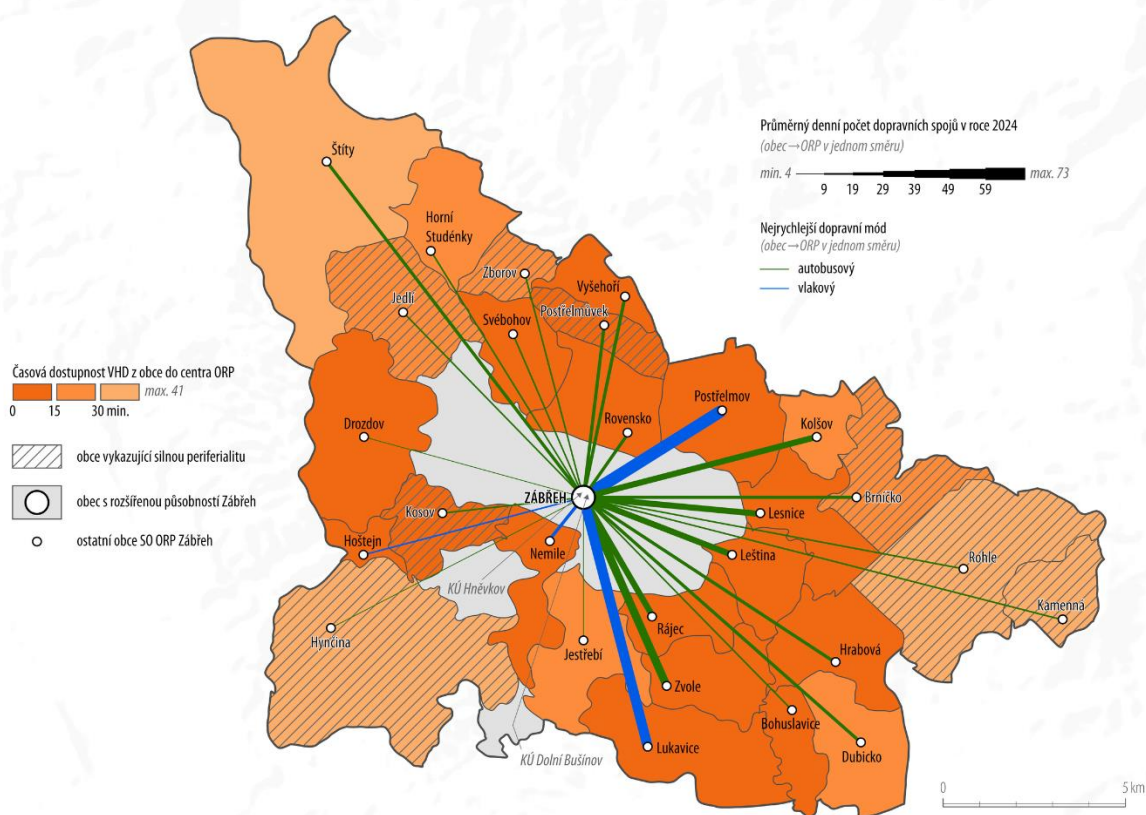
3.13 Diskuse dílčích výsledků v kontextu SO ORP Zábřeh

V rámci SO ORP Zábřeh spatřujeme významné disproporce v kvalitě dopravní obslužnosti, která je vázaná na nadregionální toky (v kontextu SO ORP jako regionu) směřující třemi směry, a to na jihovýchod do Olomouce, na severozápad do Šumperka a v poslední řadě na západ směrem do východních Čech. Zároveň do problematiky vstupují prostorové charakteristiky zájmového území, zejména podlouhlost regionu do třech směrů, které jsou však směrově orientovány jinak než zmíněné hlavní toky a jejich rotace oproti popsaným jevům odpovídá zhruba 90 stupňům. Tímto vznikají v rámci analyzovaného souboru tři významněji odloučená území vykazující nízké kvality v rámci obou sledovaných problematik. Takováto forma uspořádání do určité míry evokuje rysy paprskovitého rozdělení koncentrace jevů v rámci funkčního regionu, které v rámci své práce modifikující teorii centrálních míst popsal Löss (1940). Tento identifikovaný jev je však podmíněn do značné míry i fyzickogeograficky, jelikož tyto hlavní identifikované toky jsou do značné míry kanalizované do úvalů. Ty jsou pak obklopeny spíše hornatějším terénem, ve kterém právě lokalizujeme perifernost vykazující uskupení obcí.

Na izolovanost těchto tři uskupení od hlavních regionálních toků, podmíněnou geografickými poměry, odkazuje i příklad podoby železniční sítě v případě města Štítů. Zde existující železniční síť totiž není napojena na síť v Olomouckém kraji, nýbrž vede do kraje Pardubického, přesněji do Králík, tudíž z pohledu dopravní obslužnosti Olomouckého kraje má naprosto minimální význam. V tomto se pak projevuje vliv rozdělení objednávky dopravní obslužnosti do gesce jednotlivých krajů, kdy na pardubické straně krajské hranice je na této trati uskutečňován alespoň víkendový provoz, zatímco na olomoucké straně z objektivních finančních zájmů kraje je hodnocen přínos provozu jako minimální a objednávka zde není uskutečňována vůbec. Spojení tak končí v poslední stanici na území Pardubického kraje a do Štítů vůbec nezajíždí, k čemuž by při centrální objednávce pravděpodobně nedošlo. Otázkou však je, jestli by ve výsledku pod centrální objednávkou taková trať z objektivních důvodů nebyla zrušena kompletně v rámci vývojového procesu selekce dopravních sítí.

Pozice Štítů je významná i z pohledu vývoje periferiality v rámci jeho blízkého okolí, kdy do značné míry Štítů v této oblasti substituují v adekvátní míře roli špatně dostupného jádra, což naznačovaly již provedené analýzy dojížděky v první etapě práce. V této oblasti tak dochází ke

specifickému jevu, kdy vlivem adekvátní substituce je alespoň částečně potlačen projev periferality. Vlivem takovéto výše popsané specifické organizace prostoru, i přesto že Zábřeh jako takový má vcelku průměrný rozvojový potenciál, region jako takový vykazuje poměrně vysokou míru perifernosti v porovnání s jinými SO ORP, a také celkové početní zastoupení významně periferních regionů je poměrně vysoké. A to zejména s přihlédnutím k faktu, že dopravní charakteristiky především železniční sítě jsou v zásadě pozitivní a Zábřeh je poměrně významným železničním uzlem. Velká část obcí ale z této dopravní infrastruktury vzhledem k specifické organizaci prostoru nemá možnost významnějším způsobem těžit, jak bylo již popisováno na jiných případech, tedy například v kontextu Šternberska.



Obr. 20: Souhrnný výstup vybraných ukazatelů periferality, dopravní obslužnosti a dostupnosti za jednotlivé obce SO ORP Zábřeh

Zdroj: SLDB 2021, ČSÚ; jízdní řády IDOS; mapový portál Mapy.cz; vlastní zpracování

Tab. 21: Syntetizovaná data za obce SO ORP Zábřeh

Název obce	F1	F2	F3	F(i)	DO	VHD (t)	VHD (s)	VHD (v)	Vlak	IAD(t)	IAD(s)	IAD(v)	KAT
Hynčina	-2,88	-1,27	0,50	-144,9	4	32	19	35,6	ne	16	12,8	48,0	SP
Rohle	-1,97	0,31	-0,43	-82,5	17	37	19	30,8	ne	18	14,6	48,7	SP
Kamenná	-1,46	-0,25	0,30	-59,6	19	41	20	29,3	ne	20	16,2	48,6	SP
Jedlí	-1,26	-0,57	-0,37	-79,8	16	18	12	40,0	ne	14	10,6	45,4	SP
Zborov	-1,01	0,37	-1,39	-67,5	10	24	13	32,5	ne	15	12,5	50,0	SP
Kosov	-0,82	0,67	-0,93	-37,7	13	11	7	38,2	ne	9	7,1	47,3	SP
Brníčko	-0,80	0,44	-0,54	-33,7	21	19	9	28,4	ne	10	8,1	48,6	SP
Postřelmůvek	-0,77	0,60	-1,26	-46,9	24	6	5	50,0	ne	6	5	50,0	SP
Horní Studénky	-0,65	0,03	-0,53	-40,1	13	27	15	33,3	ne	15	11,6	46,4	MP
Svébohov	-0,64	-0,12	-0,80	-51,5	15	12	8	40,0	ne	9	6,8	45,3	MP
Lukavice	-0,64	0,31	-0,20	-21,6	52	4	6	90,0	ano	11	10,7	58,4	MP
Drozdov	-0,59	0,03	-0,38	-33,7	9	14	8	34,3	ne	11	8,3	45,3	MP
Kolšov	-0,35	0,29	-0,31	-13,7	30	16	8	30,0	ne	9	8	53,3	MP
Štítý	-0,32	0,04	1,62	32,3	29	33	18	32,7	ne	19	15,9	50,2	MP
Lesnice	-0,01	0,13	-0,53	-10,6	32	13	6	27,7	ne	7	5,7	48,9	MP
Rájec	0,00	0,01	-0,37	-9,7	31	5	3	36,0	ne	6	4,2	42,0	MP
Jestřebí	0,09	0,48	-1,10	-11,1	9	18	8	26,7	ne	8	5,8	43,5	MN
Hoštejn	0,11	0,66	0,28	33,0	18	8	9	67,5	ano	13	10	46,2	MN
Rovensko	0,20	0,50	-0,87	0,5	27	4	3	45,0	ne	5	3,4	40,8	MN
Dubicko	0,26	0,45	-0,20	19,7	26	18	10	33,3	ne	12	10,4	52,0	MN
Hrabová	0,38	0,08	0,26	25,1	23	15	9	36,0	ne	10	8,6	51,6	MN
Vyšehoří	0,52	0,78	-1,03	18,0	25	8	6	45,0	ne	8	6,3	47,3	MN
Leština	0,57	0,20	-0,19	24,6	33	7	4	34,3	ne	6	4,7	47,0	MN
Zvole	0,57	0,25	-0,73	11,5	42	9	6	40,0	ne	8	6,4	48,0	MN
Nemile	0,59	0,42	-0,53	23,2	25	3	3	60,0	ano	5	2,9	34,8	MN
Postřelmov	0,74	0,14	1,02	62,5	73	6	5	50,0	ano	6	5,3	53,0	SN
Bohuslavice	0,85	0,29	-0,36	34,5	14	18	8	26,7	ne	13	11,5	53,1	SN
Zábřeh	1,06	-0,17	2,32	101,3	-	-	-	-	-	-	-	-	SN
ORP celkem	-0,29	0,18	-0,24	-12,81	24,07	15,78	9,15	39,75	-	10,70	8,64	47,91	28
ORP SP	-1,37	0,04	-0,52	-69,08	15,50	23,50	13,00	35,60	-	13,50	10,86	48,33	8
KRAJ celkově	0,00	0,00	0,00	0,00	26,66	18,35	11,37	40,19	-	13,67	11,78	50,70	-
KRAJ SP	-1,29	0,01	0,20	-47,31	18,19	26,54	15,65	36,81	-	17,97	15,58	51,44	-

Zdroj: SLDB 2021, ČSÚ; jízdní řády IDOS; mapový portál Mapy.cz; vlastní zpracování

ZÁVĚR

V rámci výzkumu bylo potvrzeno, že lze v určité formě nalézt v kontextu Olomouckého kraje značnou spjitost mezi charakterem dopravní sítě, mírou dopravní obslužnosti a některými konkrétními socioekonomickými ukazateli, kterými lze charakterizovat perifernost území. Potvrdila se tak značná dopravní podmíněnost sociální exkluze v rámci námi sledovaného území. Zároveň se však i ukázalo, že i v tomto měřítku nelze k prostoru přistupovat vždy analogicky a že je nutné věnovat pozornost specifikům oblasti. Vystižení takovýchto specifických jevů pak musí být založeno na odpovídající datové základně a detailním rozboru výsledných hodnot a mapových výstupů, často doplněných ještě o další širší poznatky například fyzickogeografických podmínek regionu, jež by bylo v mnoha případech chyběné opomenout.

Práce dozajista má i jisté rezervy, ať už z hlediska použité metodiky, tak i charakteru výsledných dat. Nabízí však vcelku originální syntetický přístup pro komplexnější zhodnocení jevů z několika výzkumných oblastí a nastiňuje tak možnosti dalšího rozvoje takového přístupu. V zásadě vhodnější by byla pravděpodobně i jiná forma prezentace výsledků či jeho širší pojetí v podobě vizualizace jednotlivých zkoumaných fenoménů, namísto syntetických způsobů vizualizace kombinujících maximum do jednoho výstupu. Zároveň důraz na prezentaci dat v kontextu jednotlivých celků SO ORP méně zřetelně interpretuje některé vazby vyššího řádu. Za celkem vhodný způsob pro vysvětlení těchto meziregionálních vztahů považujeme vytvořené mapy popisující kontext celého kraje. Na nich je patrný význam liniových staveb, jejichž efekt při sledování pouze jednoho SO ORP zaniká. Naopak použití formy separátního zmapování za jednotlivé celky SO ORP nabízí velmi dobré prostředí pro identifikaci vztahů v lokální podobě zejména ve vztahu obslužnosti a časové dojížděky ve srovnání s regionálním vymezením periférií.

Jelikož téma, na které se práce zaměřila, je velmi široce pojato, bylo objektivně složité je v rámci této práce v takové komplexitě naprosto výstižně pojmout. V rámci zpětné konstruktivní kritiky by mohlo být uvažováno o redukci některých méně významných problematik do výzkumu zahrnutých. Uvažovat bychom však mohli i opačným, ambicióznějším směrem a tyto v rámci práce naopak dále rozvíjet a zjištěné poznatky, ukazující na konkrétní

překážky, a přístupy použité v této práci tak vnímat jako určitou formu proto-analýzy, na základě kterých by mohla být metodika postupně zlepšena v rámci budoucí aplikace.

Hlavními zjištěními této práce, na která jsme si kladli za cíl nalézt odpověď, je kombinace dvou základních nových poznatků. Prvním z nich je zjištění, které proměnné hrají roli v exkluzi v kontextu námi sledovaného území. Ty byly identifikovány pomocí faktorové analýzy, kde bylo zjištěno, že nejvýznamnějšími proměnnými v primárním faktoru jsou z pohledu demografického především vzdělanost, z ekonomických charakteristik pak zaměstnanost v příslušném sektoru, a z hlediska bytového fondu pak intenzita výstavby po roce 1991. Zjištění významu vzdělanosti potvrzuje i práce Stražovce (2022), kdy na příkladu výzkumu území Slovenska tato proměnná byla jako objektivně významná identifikována také.

V druhém úhlu pohledu se nám také podařilo potvrdit, že především první námi zjištěný faktor významně koreluje s dopravními charakteristikami území, především s počtem spojů a cestovními dobami. Tyto dopravní ukazatele jsou navázány na kvalitu dopravní sítě, kdy zejména v celkovém kontextu vzájemných vnějších vztahů jednotlivých SO ORP byla patrná závislost v podobě rozvojových os, v rámci kterých se námi zkoumané negativní jevy neobjevovaly, nebo se míra projevů vlivem těchto os zmírňovala.

Potvrdilo se tak, že v kontextu Olomouckého kraje existuje patrný vliv dopravní sítě na charakter socioekonomických ukazatelů značících perifernost. V rámci práce byly identifikovány regiony SO ORP, které vykazují negativní charakteristiky ve výraznější míře, například v podobě vysokého podílu periferních celků, které jsou zároveň i dopravně marginální. Dá se tedy říct, že se podařilo identifikovat konkrétní území zasažená danými projevy sociální exkluze. V zásadě si tedy autor dovoluje tvrdit, že námi stanovené cíle práce byly splněny, jelikož se podařilo identifikovat dokonce různé formy vazby ukazatelů v různých hierarchických úrovních, tak i z hlediska určitých specifík jednotlivých regionů.

SUMMARY

One of the main disciplines of human geography is the expression of human relations, which are a very complex phenomenon consisting of the interaction of many aspects, which may also vary in its intensity in time and space. Especially in the context of exclusion research, which we are focusing on, the role of transport aspects as one of the key determinants of the shape of socio-economic space is strongly emphasized.

In our research we focus on the analysis of these phenomena to identify the individual results of their interaction on the specific example of the Olomouc region, which may differ from the results of other former research in these problematics. By applying the method of factor analysis to a set of socio-economic indicators, we have reached a conclusion as to which of them have the most significant contribution to the formation of the issue under study. Then we compared the results with the selected indicators on traffic service and other transportation characteristics.

We identified significant correlations, which we then interpreted by using the map outputs. In the discussion part of the thesis, we then analyzed them in more detail in terms of their specific manifestations of their spatial distribution. In terms of the actual results, the first extracted factor, which was mostly defined by the indicator of the education level, strongly correlates in our case with the level of transport service, mainly characterized by the number of connections, which both have the form of spatial distribution quite typical for the nodal regions.

SEZNAM LITERATURY A ZDROJŮ

Analýzy a statistiky trhu práce. Online. MPSV. Dostupné z: <https://www.mpsv.cz/web/cz/analyzy-a-statistiky-trhu-prace-#statistiky-o-trhu-prace>. [citováno 2024-03-24].

Andreoli, M .et al. (1989): I sistemi agricoli in aree marginali. Aspetti socio-economici. In: Zanchi, C. (ed.): Sistemi agricoli marginali. Mugello-Alta Romagna-Garfagnana-Alto Reggiano. Firenze, s. 281–474

Banister, D., Berechman, Y. (2001): Transport investment and the promotion of economic growth. *Journal of Transport Geography*. Amsterdam: Elsevier, 9(3): 209–218 DOI: [https://doi.org/10.1016/S0966-6923\(01\)00013-8](https://doi.org/10.1016/S0966-6923(01)00013-8).

Bantis, T., Haworth, J. (2020). Assessing transport related social exclusion using a capabilities approach to accessibility framework: A dynamic Bayesian network approach. *Journal of Transport Geography*. 84. 102673. [10.1016/j.jtrangeo.2020.102673](https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102673).

Berry, B. J. L. (1973): Growth centres in the American urban system. Ballinger, Cambridge, Mass.

Bhalla, A., Lapeyre, F. (1997): Social exclusion: Towards an analytical and operational framework, *Development and Change*, 28 (3), 413-433.

Brinke, J. (1999): Úvod do geografie dopravy. Praha: Karolinum, ISBN 80-7184-923-5.

Casas, I. (2007): Social Exclusion and the Disabled: An Accessibility Approach†. *The Professional Geographer*, 59: 463-477. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9272.2007.00635.x>.

Chisholm, M. (1979): Rural Settlement and Land Use: An Essay in Location. London: Hutchinson.

Christaller, W. (1933): Die zentralen Orte in Suddeutschland. Gustav Fischer, Jena.

Currie, G., Richardson, T., Smyth, P., Vella-Brodrick, D., Hine, J., Lucas, K. ... Stanley, J. (2009): Investigating links between transport disadvantage, social exclusion and well-being in Melbourne: Preliminary results. *Transport Policy*, 16(3), 97-105. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2009.02.002>.

Demek, J. (1978): Životní prostředí České socialistické republiky. SPN Praha. 160 s.

DETR (2000): Indices of Deprivation 2000, Regeneration Research Study Number 31, Department of Environment, Transport and the Regions, Crown Copyright.

- Doležal, D. (2020): Geografická analýza lokalit strachu z kriminality na území města Přerov. Olomouc, bakalářská práce (Bc.). Univerzita Palackého v Olomouci.
- Erlebach, M., Klapka, P., Halás, M., Tonev, P. (2014): Inner structure of functional region: theoretical aspects. In: Klímová, V., Žitek, V. eds.: 17th International Colloquium on Regional Science. Conference Proceedings. Masarykova univerzita, Brno, 722-727. <https://doi.org/10.5817/CZ.MUNI.P210-6840-2014-93>.
- Erlebach, M., Halás, M., Daniel, J., Klapka, P. (2019): Is there congruence in the spatial patterns of regions derived from scalar and vector geographical information? *Moravian Geographical Reports* 27 (1), 2–14.
- Fialová, L. (2014): Vymezení periferních oblastí ČR. Brno. Diplomová práce. Masarykova univerzita.
- Friedmann, J. (1972): A General Theory of Polarized Development. In: HANSEN, N. M., ed. *Growth Centres in Regional Economic Development*. New York: Free Press, , s. 82-107.
- Frumar, M. (2015): Analýza dopravní obslužnosti zázemí Mladé Boleslavi. Olomouc. Bakalářská práce. Univerzita Palackého v Olomouci.
- Haggett, P. (1965): *Locational Analysis in Human Geography*, Edward Arnold Ltd, London.
- Halás, M. (2008): Priestorová polarizácia spoločnosti s detailným pohľadom na periférne regióny Slovenska. *Sociologický časopis / Czech Sociological Review* 44 (2), 349–369. ISSN 0038-0288.
- Halás, M., Brychtová, Š., Fňukal, M. (2013): *Základy humánní geografie 1: geografie obyvatelstva a sídel*. Olomouc, Univerzita Palackého v Olomouci. ISBN 978-80-244-3847-4.
- Halás, M., Klapka, P., Tonev, P. (2014): A contribution to human geographical regionalisation of the Czech Republic at the mezzo level. In: 17th International Colloquium on Regional Sciences, Conference Proceedings. Brno, Masaryk University, 715–721. ISBN 978-80-210-6840-7, DOI: 10.5817/CZ.MUNI.P210-6840-2014-92.
- Halás, M., Klapka, P., Bednář, M., Tonev, P. (2015): An alternative definition and use for the constraint function for rule-based methods of functional regionalisation. *Environment and Planning A* 47 (5), 1175-1191. <https://doi.org/10.1177/0308518X15592306>.
- HAMPL, M. (2000): Pohraniční regiony České republiky: Současné tendence rozvojové diferenciace. *Geografie*. Praha: ČGS, 105(3): 241–254.
- Hartshorne, L. (1984). *Space, time, and geometry: An introduction to the theory of space and time*. University of Chicago Press.
- Havlíček, T., Chromý, P., (2001): Příspěvek k teorii polarizovaného vývoje území se zaměřením na periferní oblasti. *Geografie*. Praha: ČGS, 106(1): 1-11.

Hay, A. (2000): Transport geography. In JOHNSTON, John Ronald. The dictionary of human geography. 4th ed. Malden, Mass.: Blackwell Publishers. ISBN 978-0631205609.

Heintel, M. (1998): Einmal Peripherie – immer Peripherie? Szenarien regionaler Entwicklung anhandausgewählter Fallbeispiele. In: Abhandlungen zur Geographie und Regionalforschung, sv. 5, Wien, 266 s.

Horner, A. (2000): Changing Rail Travel Times and Time-Space Adjustments in Europe. Geography, 85(1), 56–68. <http://www.jstor.org/stable/40573375>.

Hůrský, J. (1978): Regionalizace České socialistické republiky na základě spádu osobní dopravy. Studia Geographica 59. Geografický ústav ČSAV, Brno.

Isard, W. (1956): Location and space-economy: a general theory relating to industrial location, market areas, land use, trade, and urban structure. Cambridge: Published jointly by the Technology Press of Massachusetts Institute of Technology and John Wiley and Sons, New York.

Jeřábek, M., Dokoupil J., Havlíček, T. (2004): České pohraničí - bariéra nebo prostor zprostředkování?. Praha: Academia, 2004. ISBN 80-200-1051-3.

Jeřábek, M., Marada, M. (2003): Geografická analýza nepřímých dopadů dálnice D8. In: Lehovec, F. a kol.: Komplexní hodnocení užitku výstavby dopravní infrastruktury. Katedra silničních staveb, Fakulta stavební ČVUT, Praha, 23s.

Jízdní řády IDOS. Online. CHAPS Dostupné z: <https://idos.idnes.cz/vlakyautobusymhdvse/spojeni/>. [citováno 2024-03-24].

Johnston, R. J., Gregory, D., Smith, D. M. (1994): The Dictionary of human geography. 3rd ed., rev. and updated. Cambridge, Mass., USA: Blackwell Reference, 1994. ISBN 0631181415.

Kenyon ,S. (2003): Greater Social Inclusion: What are the Consequences for Transport? , Proc.UTSG Conference, 6–8January, Loughborough.

Klapka, P. (2019): Regiony a regionální taxonomie: koncepty, přístupy, aplikace. Univerzita Palackého v Olomouci, Olomouc.

Klapka, P., Halás, M., Tonev, P. (2013): Functional regions: concept and types. In 16th International Colloquim on Regional Science. Conference Proceedings (Valtice 19.–21. 6. 2013). Masarykova univerzita, Brno, 94–101.

Klapka, P., Halás, M. (2016): Conceptualising patterns of spatial flows: five decades of advances in the definition and use of functional regions. Moravian Geographical Reports 24 (2), 2-11. <https://doi.org/10.1515/mgr-2016-0006>.

Klapka, P., Tonev, P. (2008): Regiony a regionalizace. In: Toušek, V., Kunc, J., Vystoupil, J. et al.: Ekonomická a sociální geografie. Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, Plzeň, 371-397.

Koběřský, J. (2018): Vliv krajských hranic na prostupnost území osobní železniční dopravou. Olomouc. Bakalářská práce. Univerzita Palackého v Olomouci.

Kuchyňka, J. (2010): Geografický koncept periferie na příkladu České republiky. Brno. Diplomová práce. Masarykova univerzita.

Kunc, J., Krylová, V. (2005): Železniční doprava a regionální rozvoj v České republice – minulost či skutečnost?. Národohospodářský obzor. Brno: ESF MU, 4(4): 33–44.

Leimgruber, W. (1998): From highlands and high-latitude zones to marginal regions. In: Jussila, J., Leimgruber, W., Majoral, R. (eds): Perceptions of marginality: theoretical issues and regional perceptions of marginality in geographical space. Ashgate and International Geographic Union, Aldershot, s. 27–33.

Lösch, A. (1940): Die räumliche Ordnung der Wirtschaft. Eine Untersuchung über Standort, Wirtschaftsgebiete und internationalem Handel. Gustav Fischer, Jena.

Lucas, K. (2012): Transport and social exclusion: where are we now? Transport Pol. 20, 105–113. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.01.01>.

Mapový portál Mapy.cz. Online. Seznam.cz Dostupné z: <https://mappy.cz/zakladni?x=14.9006771&y=49.7022781&z=8>. [citováno 2024-03-24].

Marada, M., Květoň, V., Vondráčková, P. (2010): Doprava a geografická organizace společnosti. Česká geografická společnost, Praha.

Matyáš, F., Klíma, J., Müller, J., Ptáček P., Toušek, V. (2007): Dopady populačního vývoje pro strategii rozvoje regionů. Závěrečná zpráva projektu MMR. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, Praha: ÚRS.

Mervart, M. (2021): Železniční atraktivita cestovního ruchu. Vysoká škola ekonomická v Praze. Nakladatelství Oeconomica, Praha.

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR (2019): Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+

Musil J. (1988): Nové pohledy na regeneraci našich měst a osídlení. Územní plánování a urbanismus, 15(2): 67–72.

Musil, J., Müller, J. (2008): Vnitřní periferie v České republice jako mechanismus sociální exkluze. Sociologický časopis. Praha: Sociologický ústav AV ČR, 44(2): 321–348.

Musil, J., Müller, J. (2006): Vnitřní periferie České republiky, sociální soudržnost a sociální vyloučení. Praha: CESES, FSV, UK.

Novák, J., Netrdová, P. (2011): Prostorové vzorce sociálně-ekonomické diferenciací obcí v České republice. Sociologický časopis. Praha: Sociologický ústav AV ČR, 47(4): 717–744.

Nový, V. (1904): Isochronická mapa Čech – s úvodem o izochronách vůbec. Zeměpisná knihovna, Praha, 31 s.

- Novotná, M. (2005): Problémy periferních oblastí. Praha: Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje Přírodovědecké fakulty Univerzity Karlovy. ISBN 80-86561-21-6.
- Perlín, R., Kučerová, S., Kučera, Z. (2010): Typologie venkovského prostoru Česka. Geografie. Praha: ČGS, 115(2): 161–187.
- Perlín, R. (2009): Vymezení venkovských obcí v Česku [online]. Praha: PŘF, UK. 14. 7. 2009 [cit. 2024-03-20]. Dostupné z: <http://www.dvs.cz/clanek.asp?id=6384068>.
- Perlín, R. (1998): Venkov, typologie venkovského prostoru [online]. Praha: MV ČR. [cit. 2024-03-03]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/soubor/perlin-pdf>.
- Reynaud, A. (1981). Société, espace et justice: Inégalités régionales et justice socio-spatiale. Presses Universitaires de France. <https://doi.org/10.3917/puf.reyna.1981.01>
- Sčítání lidu, domů a bytů. Online. ČSÚ. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/scitani-lidu-domu-a-bytu>. [citováno 2024-04-10].
- Seidenglanz, D. (2007): Dopravní charakteristiky venkovského prostoru. Brno. Disertační práce. Masarykova univerzita. Vedoucí práce Václav TOUŠEK.
- Siwek, T. (2011): Percepce geografického prostoru, Praha: Česká geografická společnost.
- Smart, M. W. (1974): Labour market areas: uses and definition. *Progress in Planning* 2 (4), 239-353. [https://doi.org/10.1016/0305-9006\(74\)90008-7](https://doi.org/10.1016/0305-9006(74)90008-7).
- Solomon, J. (2000): Transport and social exclusion, Proceedings of Seminar C of European Transport Conference, Homerton College, Cambridge, 11 –13 September, Association for European Transport, Planning and Transport Research and Computation Education and Research, 141-153.
- Statistický geoportál. Online. ČSÚ. Dostupné z: <https://geodata.statistika.cz/portal/apps/sites/#/homepage>. [citováno 2024-03-23].
- Stražovec, A. (2022): Periférie Slovenska: problematika ich dopravnej dostupnosti. Olomouc. diplomová práce (Mgr.). Univerzita Palackého v Olomouci. Přírodovědecká fakulta.
- Thünen von, J. H. (1826): Der isolirte Staat in Beziehung auf Landwirthschaft und Nationalökonomie (Oder Untersuchungen über den Einfluß, den die Getreidepreise, der Reichthum des Bodens und die Abgaben auf den Ackerbau ausüben). Perthes, Hamburg.
- Rederer, V., Růt, Š., Jandová, M., Seidenglanz, D., Tomeš, Z. (2017): Železniční reforma ve Velké Británii. Masarykova univerzita, Brno. <https://doi.org/10.5817/CZ.MUNI.M210-8744-2017>.
- Toušek, V., Kunc, J., Vystoupil, J. (2008) Ekonomická a sociální geografie. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. ISBN 978-80-7380-114-4.

Variations of the Central Places Theory. Online. The Geography of Transport Systems. Dostupné z: <https://transportgeography.org/contents/chapter2/transport-and-spatial-organization/central-places-theory-variations>. [citováno 2024-03-24].

Veřejná databáze. Online. ČSÚ. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/>. [citováno 2024-03-25].

Věntus, R. (2020): Venkovské periferie a dopravní obslužnost: analýza osobní železniční dopravy v České republice. Olomouc. bakalářská práce (Bc.). Univerzita Palackého v Olomouci. Přírodovědecká fakulta.

Vondráčková, P. (2006): Vliv dálnice D8 na regionální rozvoj: Percepce veřejnou správou, obyvateli a firmami. Diplomová práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Přírodovědecká fakulta, Univerzita Karlova, Praha.

Wallerstein, I. (1976): Semi-Peripheral Countries and the Contemporary World Crisis. *Theory and Society*, 3(4), 461–483. <http://www.jstor.org/stable/656810>.

Williams, C. C. (2002): Tackling social exclusion in a consumer society, *Town and Country Planning*, 71(1), 26-28.

Womack, J. P., Jones, D. T., Roos, D. (1990) *The Machine That Changed the World*. Massachusetts Institute of Technology, Free Press.

Zákon č. 319/2016 Sb. Zákon, kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony.

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

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1: Syntetizovaná data za obce SO ORP Olomouc

Příloha 2: Syntetizovaná data za obce SO ORP Přerov

Příloha 3: Syntetizovaná data za obce SO ORP Prostějov

Příloha 4: Prostorové rozložení 1. faktoru periferality v kontextu dopravní sítě

Příloha 5: Obecná mapa Olomouckého kraje

PŘÍLOHY

Příloha 1: Syntetizovaná data za obce SO ORP Olomouc

Název obce	F1	F2	F3	F(i)	DO	VHD (t)	VHD (s)	VHD (v)	Vla k	IAD(t)	IAD(s)	IAD(v)	KA T
Kozlov	-1,76	0,06	2,22	-9,5	12	48	23	28,8	ne	20	24,5	73,5	SP
Suchonice	-0,51	0,02	-0,34	-29,6	20	23	12	31,3	ne	20	15,5	46,5	MP
Daskabát	-0,07	0,13	-0,09	-1,1	26	30	13	26,0	ne	16	15,3	57,4	MP
Krčmaň	0,25	0,03	-0,31	2,8	31	14	8	34,3	ne	14	17,7	75,9	MN
Hlubočky	0,28	-0,08	0,95	34,8	43	12	11	55,0	ano	18	14,3	47,7	MN
Drahanovice	0,44	0,05	-0,28	12,2	49	26	16	36,9	ano	17	14,7	51,9	MN
Věrovany	0,59	0,12	-0,55	12,9	38	21	18	51,4	ne	20	21,3	63,9	MN
Liboš	0,68	0,43	-0,44	29,9	27	26	13	30,0	ne	17	14,3	50,5	MN
Tršice	0,75	0,29	-0,55	24,9	27	19	10	31,6	ne	20	18	54,0	SN
Blatec	0,76	0,35	0,16	46,8	42	12	7	35,0	ano	12	8,7	43,5	SN
Těšetice	0,79	0,12	-0,24	29,8	50	9	5	33,3	ne	13	10,5	48,5	SN
Kožušany-Tážaly	0,81	0,18	-0,47	26,3	42	9	6	40,0	ano	10	6,6	39,6	SN
Příkazy	0,82	0,03	-0,01	34,2	56	21	11	31,4	ano	13	11,4	52,6	SN
Svésedlice	0,86	0,31	-0,36	35,4	16	17	10	35,3	ne	14	12,1	51,9	SN
Dub nad Moravou	0,89	0,38	0,16	52,7	37	25	13	31,2	ne	16	14	52,5	SN
Doloplazy	0,92	0,41	-0,19	45,6	17	22	12	32,7	ne	16	14,8	55,5	SN
Mrsklesy	0,92	0,11	-0,41	29,9	22	11	10	54,5	ne	15	12,3	49,2	SN
Charváty	0,94	0,84	-0,49	51,7	25	16	8	30,0	ne	12	9,1	45,5	SN
Štěpánov	0,94	0,25	0,12	49,8	53	6	10	100,0	ano	16	12,2	45,8	SN
Bělkovice-Lašťany	0,98	0,33	-0,45	38,6	41	18	13	43,3	ne	15	11,5	46,0	SN
Skrbeň	0,99	0,36	-0,09	49,8	73	7	4	34,3	ano	12	9,2	46,0	SN
Luběnice	1,02	-0,30	-0,41	21,0	24	25	8	19,2	ne	14	13	55,7	SN
Náměšť na Hané	1,17	-0,16	-0,53	28,5	42	29	17	35,2	ano	19	16,3	51,5	SN
Lučín	1,18	0,31	1,24	91,8	62	9	6	40,0	ano	12	11	55,0	SN
Loučany	1,20	-0,21	-0,26	35,7	30	26	14	32,3	ne	17	14,6	51,5	SN
Přáslavice	1,26	-0,10	1,16	80,2	40	17	10	35,3	ne	12	11	55,0	SN
Grygov	1,28	0,16	-0,22	51,6	33	5	7	84,0	ano	14	10,4	44,6	SN
Bystročice	1,30	0,42	-0,33	57,9	24	15	9	36,0	ne	9	8,7	58,0	SN
Majetín	1,37	0,20	-0,34	53,0	30	22	12	32,7	ne	17	15,2	53,6	SN
Bohuňovice	1,39	0,14	0,22	67,3	30	8	8	60,0	ano	16	12,5	46,9	SN
Velký Újezd	1,48	0,47	0,03	76,5	38	29	15	31,0	ne	19	28,6	90,3	SN
Ústín	1,53	0,11	-0,73	46,7	37	3	2	40,0	ne	11	8	43,6	SN
Statinice	1,53	-0,35	0,22	57,8	45	35	10	17,1	ano	15	13,7	54,8	SN
Horka nad Mor.	1,70	0,17	0,07	77,0	116	2	1	30,0	ano	10	7,2	43,2	SN
Bukovany	1,75	0,43	0,26	92,7	36	10	6	36,0	ne	11	8,6	46,9	SN
Dolany	1,79	0,44	0,09	89,8	59	10	4	24,0	ne	14	9,9	42,4	SN
Velký Týnec	1,79	0,50	-0,30	81,2	43	4	2	30,0	ne	13	9,7	44,8	SN
Křelov-Břuchotín	1,81	0,26	-0,44	70,8	45	10	5	30,0	ne	8	5,6	42,0	SN
Velká Bystřice	1,89	0,06	1,30	115,0	74	5	4	48,0	ano	12	9,2	46,0	SN
Bystrovany	2,05	0,73	0,05	108,9	79	2	2	60,0	ano	10	6,7	40,2	SN
Hněvotín	2,22	0,48	0,19	111,4	48	5	2	24,0	ne	8	7,6	57,0	SN
Tověň	2,63	0,38	0,18	124,9	40	6	3	30,0	ne	12	8,6	43,0	SN
Samotíšky	3,11	0,30	0,89	161,2	160	2	1	30,0	ne	12	8,4	42,0	SN
Hlušovice	3,15	0,92	-0,75	138,2	30	5	5	60,0	ano	12	8,1	40,5	SN
Olomouc	3,25	-0,16	4,81	259,4	-	-	-	-	-	-	-	-	SN
ORP celkem	1,20	0,22	0,11	59,26	43,45	15,36	8,77	38,44	-	14,16	12,29	51,05	45
ORP SP	-1,76	0,06	2,22	-9,5	12	48	23	28,8	-	20	24,5	73,5	1
KRAJ celkově	0,00	0,00	0,00	0,00	26,66	18,35	11,37	40,19	-	13,67	11,78	50,70	-
KRAJ SP	-1,29	0,01	0,20	-47,31	18,19	26,54	15,65	36,81	-	17,97	15,58	51,44	-

Zdroj: SLDB 2021, ČSÚ; jízdní řády IDOS; mapový portál Mapy.cz; vlastní zpracování

Příloha 2: Syntetizovaná data za obce SO ORP Přerov

Název obce	F1	F2	F3	F(i)	DO	VHD (t)	VHD (s)	VHD (v)	Vlak	IAD(t)	IAD(s)	IAD(v)	KAT
Měrovce nad H.	-1,33	0,80	1,32	7,1	19	21	21	60,0	ano	27	24,2	53,8	SP
Uhřovice	-1,29	-0,42	0,33	-57,6	38	30	20	40,0	ne	23	22,1	57,7	SP
Nelešovice	-0,80	0,07	-0,10	-33,4	18	3	3	60,0	ne	12	10,3	51,5	SP
Radkovy	-0,68	0,32	-0,93	-43,2	15	23	15	39,1	ne	15	14,5	58,0	SP
Oplocany	-0,68	-0,44	-0,42	-53,3	36	31	16	31,0	ne	17	16,2	57,2	SP
Lipová	-0,50	0,03	-1,09	-49,3	26	22	16	43,6	ne	16	15,1	56,6	MP
Nahošovice	-0,43	-0,05	-0,76	-40,1	31	16	12	45,0	ne	12	12,2	61,0	MP
Stříbrnice	-0,38	0,05	0,73	6,0	30	44	25	34,1	ne	25	33,8	81,1	MP
Polkovice	-0,32	0,19	0,21	-1,1	39	36	18	30,0	ne	20	18,6	55,8	MP
Lazníčky	-0,30	0,02	-0,89	-35,7	26	27	16	35,6	ne	14	12,5	53,6	MP
Lobodice	-0,11	0,35	0,30	14,9	29	26	17	39,2	ne	18	17	56,7	MP
Čechy	-0,08	-0,29	-0,30	-20,8	31	11	9	49,1	ne	9	7,9	52,7	MP
Křtomil	-0,07	0,43	-0,76	-9,6	29	24	18	45,0	ne	17	16	56,5	MP
Křenovice	-0,06	0,00	-0,66	-20,4	26	41	22	32,2	ne	24	32	80,0	MP
Líšná	-0,04	0,04	-0,67	-18,5	12	20	13	39,0	ne	11	9,9	54,0	MP
Buk	-0,03	-0,46	-0,34	-25,3	20	16	9	33,8	ne	9	7,5	50,0	MP
Radvanice	-0,02	0,37	-0,12	7,8	8	18	10	33,3	ne	10	8,2	49,2	MP
Stará Ves	0,04	0,30	-0,28	3,4	19	16	10	37,5	ne	12	11,7	58,5	MP
Vlkoš	0,04	-0,35	-0,23	-15,8	27	12	8	40,0	ne	11	8,4	45,8	MP
Výkleky	0,05	0,02	-0,95	-23,1	24	32	17	31,9	ne	15	13,8	55,2	MN
Tučín	0,08	-0,05	-0,73	-18,2	17	10	6	36,0	ne	8	5,8	43,5	MN
Prosenice	0,08	-0,26	0,88	19,0	49	6	7	70,0	ano	6	5,3	53,0	MN
Podolí	0,10	0,25	-0,17	7,3	12	12	7	35,0	ne	9	6,7	44,7	MN
Šišma	0,12	-0,47	-0,84	-33,1	15	22	14	38,2	ne	15	12,6	50,4	MN
Turovice	0,13	0,22	-0,86	-11,3	2	22	17	46,4	ne	14	13,2	56,6	MN
Kojetín	0,13	0,15	1,46	49,8	59	14	17	72,9	ano	23	19,8	51,7	MN
Věžky	0,15	-0,32	-0,68	-22,5	40	6	6	60,0	ano	10	7,3	43,8	MN
Oldřichov	0,19	0,71	0,13	33,7	15	16	11	41,3	ne	13	10,1	46,6	MN
Beňov	0,19	-0,08	0,20	10,8	39	9	7	46,7	ne	9	8,1	54,0	MN
Bezuchov	0,23	-0,06	-0,79	-13,7	14	25	15	36,0	ne	16	14,2	53,3	MN
Oprostovice	0,24	-0,56	-0,83	-30,6	18	29	17	35,2	ne	18	15,6	52,0	MN
Dřevohostice	0,29	-0,12	0,65	25,8	32	17	13	45,9	ne	13	12,5	57,7	MN
Kokory	0,32	0,06	0,19	20,4	30	3	2	40,0	ne	8	7,4	55,5	MN
Čisařov	0,37	0,03	-0,71	-3,1	18	18	8	26,7	ne	11	9,2	50,2	MN
Želatovice	0,39	-0,18	0,00	10,4	40	7	5	42,9	ne	6	4,7	47,0	MN
Žákovice	0,40	0,32	-0,95	0,7	27	34	21	37,1	ne	21	19,7	56,3	MN
Říkovice	0,43	-0,20	0,19	16,6	24	7	8	68,6	ano	10	9,6	57,6	MN
Přestavky	0,44	-0,35	-0,76	-13,8	18	13	8	36,9	ne	11	9,2	50,2	MN
Bochoř	0,59	0,11	0,24	34,4	27	8	4	30,0	ne	7	4,7	40,3	MN
Lazníky	0,60	0,11	-0,19	22,8	20	22	13	35,5	ne	11	10,1	55,1	MN
Brodek u Přer.	0,62	0,05	0,74	46,9	62	8	9	67,5	ano	12	10,4	52,0	MN
Hradčany	0,63	0,02	-0,93	1,0	14	19	12	37,9	ne	13	11,5	53,1	MN
Tovačov	0,72	-0,63	0,63	26,9	43	18	13	43,3	ne	15	13,7	54,8	SN
Radslavice	0,74	0,23	-0,11	34,5	33	11	7	38,2	ne	9	6,6	44,0	SN
Sobišky	0,74	-0,19	-0,35	14,6	7	19	10	31,6	ne	10	8,7	52,2	SN
Čitov	0,75	0,40	-0,43	31,7	26	22	11	30,0	ne	14	11,4	48,9	SN
Čelechovice	0,77	0,33	-0,60	26,0	15	5	5	60,0	ne	11	9,6	52,4	SN
Sušice	0,83	-0,71	0,04	12,4	28	14	9	38,6	ne	11	8,6	46,9	SN
Domaželice	0,88	0,47	0,08	53,3	43	9	10	66,7	ne	10	9,1	54,6	SN
Pavlovice u Přer.	0,93	-1,52	-0,30	-18,4	30	15	10	40,0	ne	11	9,6	52,4	SN
Dobrčice	0,98	0,07	-0,05	40,9	17	11	7	38,2	ne	11	8,7	47,5	SN
Rokytnice	1,01	0,01	-0,24	35,4	60	5	6	72,0	ano	8	5,8	43,5	SN
Troubky	1,08	-0,25	0,11	39,4	29	13	8	36,9	ne	10	8,6	51,6	SN
Lhotka	1,29	0,15	-1,85	7,2	29	2	1	30,0	ne	10	6,9	41,4	SN
Radkova Lhota	1,29	-17,58	-1,14	-536,6	15	28	17	36,4	ne	16	15,6	58,5	SN
Žábeštní Lhota	1,30	-0,16	-0,76	27,8	7	22	12	32,7	ne	12	10,8	54,0	SN
Grymov	1,33	0,10	-0,67	39,4	16	9	6	40,0	ne	8	5,8	43,5	SN
Horní Moštěnice	1,43	0,10	-0,02	61,3	53	4	4	60,0	ano	8	5,7	42,8	SN
Přerov	1,74	-0,45	3,85	162,1	-	-	-	-	-	-	-	-	SN
ORP celkem	0,30	-0,33	-0,19	-3,34	26,66	17,29	11,34	42,76	-	13,02	11,81	52,72	59
ORP SP	-0,96	0,07	0,04	-36,10	25,20	21,60	15,00	46,02	-	18,80	17,46	55,62	5
KRAJ celkově	0,00	0,00	0,00	0,00	26,66	18,35	11,37	40,19	-	13,67	11,78	50,70	-
KRAJ SP	-1,29	0,01	0,20	-47,31	18,19	26,54	15,65	36,81	-	17,97	15,58	51,44	-

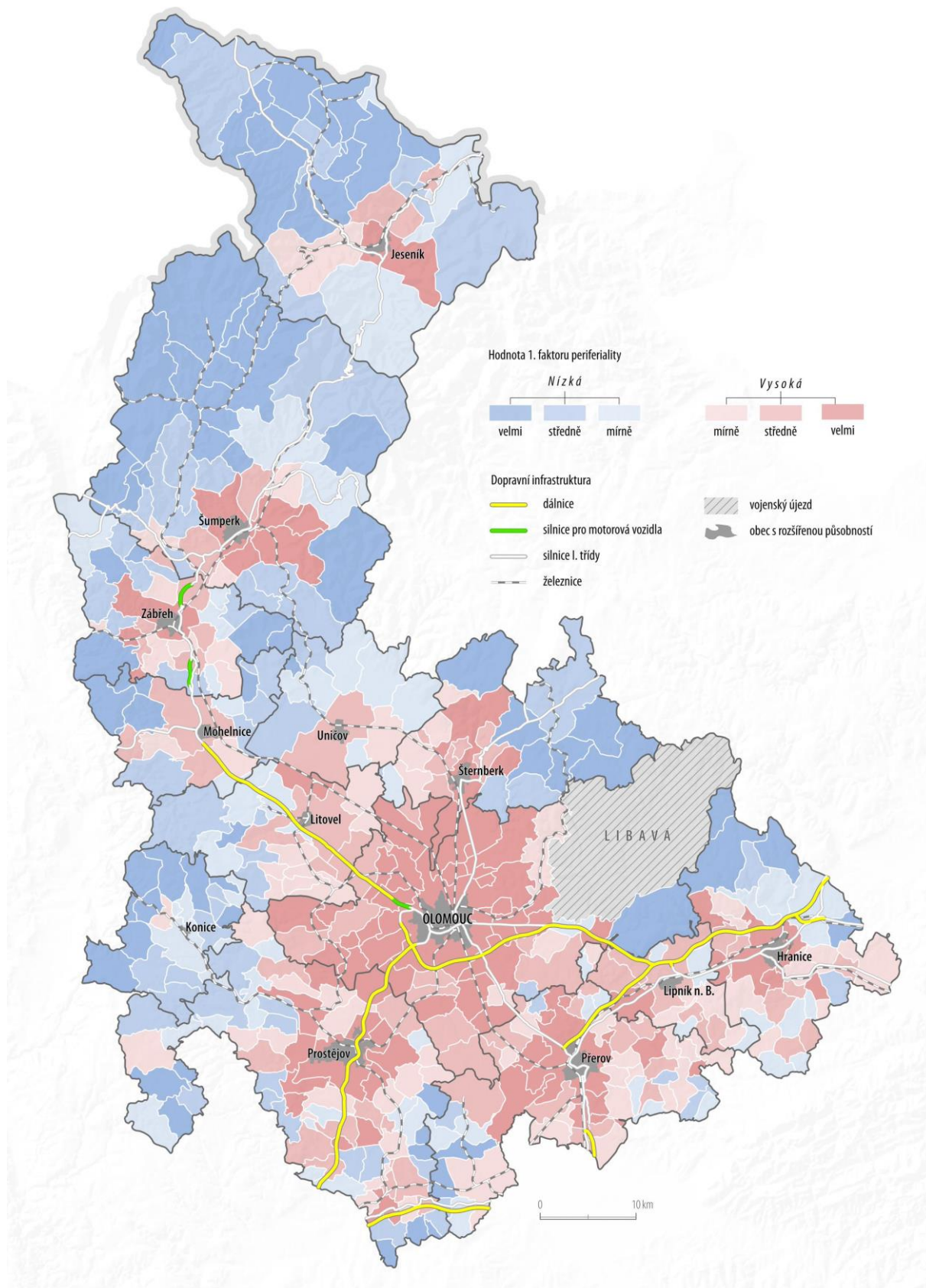
Zdroj: SLDB 2021, ČSÚ; jízdní řády IDOS; mapový portál Mapy.cz; vlastní zpracování

Příloha 3: Syntetizovaná data za obce SO ORP Prostějov

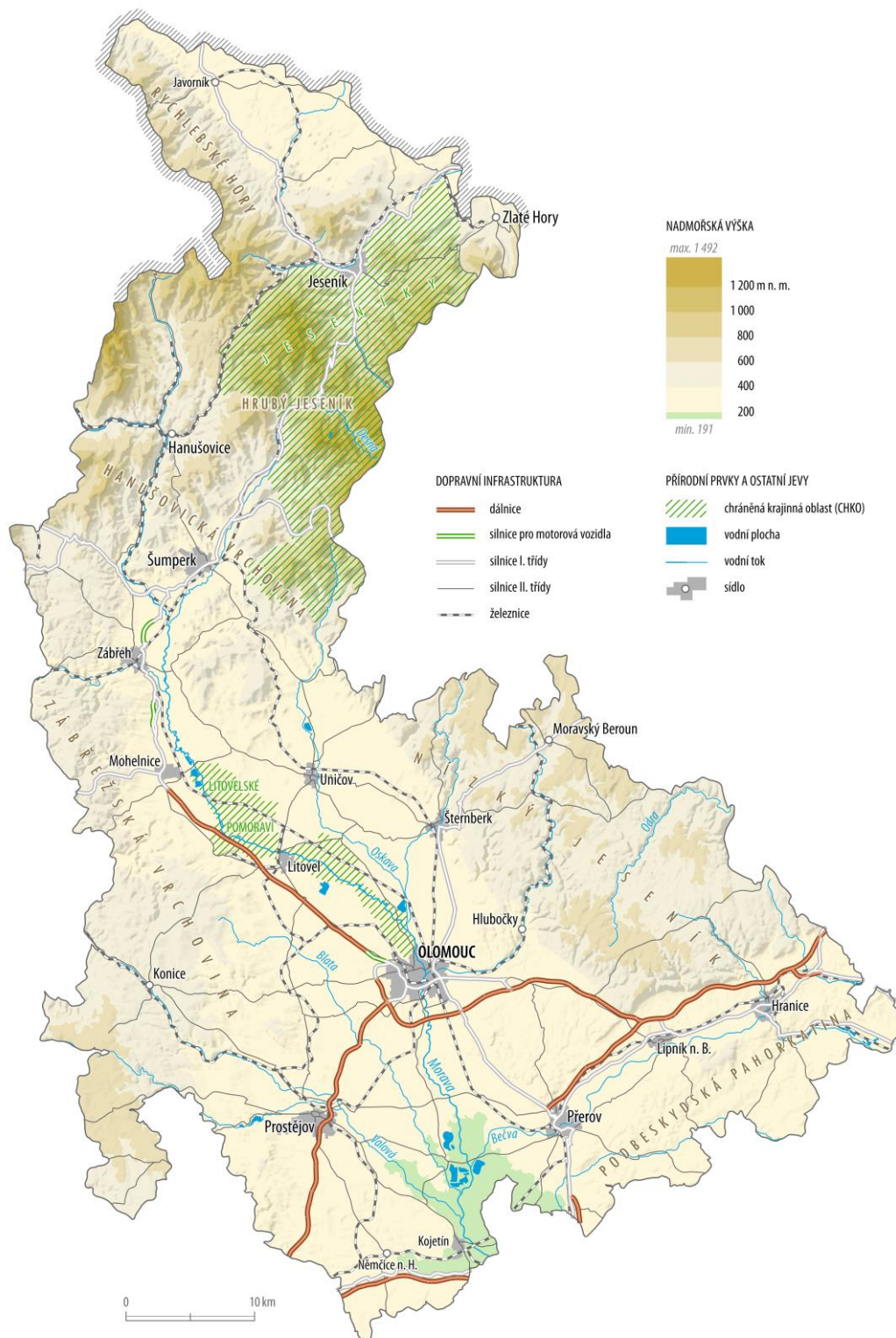
Název obce	F1	F2	F3	F(i)	DO	VHD (t)	VHD (s)	VHD (v)	Vlak	IAD(t)	IAD(s)	IAD(v)	KAT
Bousín	-1,44	-0,49	-0,64	-92,0	8	34	24	42,4	ne	26	22,6	52,2	SP
Otinoves	-1,34	-0,57	-0,32	-82,0	13	37	24	38,9	ne	26	22,8	52,6	SP
Ivaň	-1,31	-0,16	0,02	-58,3	26	18	14	46,7	ne	15	14,3	57,2	SP
Niva	-1,27	-0,08	0,22	-48,8	11	39	25	38,5	ne	28	24,3	52,1	SP
Koválovice-Osíčany	-1,11	-0,37	-0,33	-66,5	22	37	26	42,2	ne	25	36,1	86,6	SP
Srbce	-1,10	-0,03	-0,96	-72,0	18	39	29	44,6	ne	24	24,2	60,5	SP
Tvorovice	-1,08	-0,25	-0,54	-66,8	21	25	15	36,0	ne	18	15,6	52,0	SP
Pavlovice u Kojetína	-1,02	0,13	-0,74	-58,0	21	37	27	43,8	ne	22	22,7	61,9	SP
Obědkovice	-1,02	0,47	-0,59	-42,9	19	20	14	42,0	ne	16	13,6	51,0	SP
Krumsín	-1,00	-0,04	-0,92	-67,4	13	23	14	36,5	ne	17	14,2	50,1	SP
Hradčany-Kobeřice	-0,92	0,44	0,06	-22,0	37	19	15	47,4	ne	13	15,7	72,5	SP
Myslejovice	-0,86	-0,14	-0,51	-53,6	12	28	16	34,3	ne	14	11,8	50,6	SP
Drahany	-0,83	-0,10	0,09	-35,0	12	31	21	40,6	ne	24	20,4	51,0	SP
Tištín	-0,76	0,01	0,36	-21,0	12	32	23	43,1	ne	22	29,1	79,4	SP
Přemyslovice	-0,72	0,01	0,20	-23,9	20	25	18	43,2	ne	19	16,9	53,4	SP
Buková	-0,69	-0,97	-0,48	-72,1	14	43	29	40,5	ne	31	28,3	54,8	SP
Dobromilice	-0,69	0,94	0,23	7,8	33	23	16	41,7	ne	15	17	68,0	SP
Hruška	-0,62	0,44	-1,00	-38,5	21	29	17	35,2	ne	20	17,4	52,2	MP
Bilovice-Lutoň	-0,51	-0,19	-1,18	-58,9	46	14	9	38,6	ano	11	8,4	45,8	MP
Vitčice	-0,51	-0,13	-0,86	-48,4	17	44	28	38,2	ne	23	22,9	59,7	MP
Lešany	-0,47	0,17	-0,42	-25,2	22	17	11	38,8	ne	12	9,8	49,0	MP
Prostějovičky	-0,44	0,04	-0,90	-41,6	13	30	16	32,0	ne	16	13,5	50,6	MP
Ptení	-0,38	0,10	-0,39	-22,9	42	22	16	43,6	ano	18	15	50,0	MP
Rozstání	-0,34	-0,23	-0,75	-41,5	22	50	32	38,4	ne	31	24,7	47,8	MP
Pěncín	-0,27	0,62	-0,90	-15,9	29	27	17	37,8	ne	18	15	50,0	MP
Stínava	-0,27	0,01	-0,59	-26,9	14	25	16	38,4	ne	19	16,6	52,4	MP
Hluchov	-0,27	0,29	-0,92	-27,1	15	21	14	40,0	ne	15	12,9	51,6	MP
Vincencov	-0,26	-0,53	-0,79	-49,3	21	19	14	44,2	ne	13	13,3	61,4	MP
Želeč	-0,22	0,00	-0,59	-25,2	19	22	17	46,4	ne	15	17,3	69,2	MP
Ondratice	-0,19	-0,11	-0,42	-22,9	13	26	16	36,9	ne	14	16,7	71,6	MP
Čelčice	-0,13	0,23	0,07	3,6	48	8	9	67,5	ano	12	10,1	50,5	MP
Hrdibořice	-0,07	-0,15	0,17	-2,9	25	15	10	40,0	ne	10	9	54,0	MP
Dětkovice	-0,03	-0,10	-0,72	-24,1	15	18	10	33,3	ne	11	8,7	47,5	MP
Malé Hradisko	-0,01	-0,65	-0,50	-34,9	15	32	21	39,4	ne	23	21,4	55,8	MP
Zdětín	-0,01	-0,06	-1,37	-39,6	32	18	13	43,3	ano	15	12,5	50,0	MP
Klenovice na Hané	-0,01	0,33	0,05	11,2	31	13	10	46,2	ne	14	11,8	50,6	MP
Protivanov	0,10	0,41	-0,33	8,4	23	37	25	40,5	ne	27	24,9	55,3	MN
Přívín	0,14	0,39	-0,31	10,0	26	11	12	65,5	ano	14	13,3	57,0	MN
Doloplazy	0,17	0,22	0,77	34,9	43	15	17	68,0	ano	16	18,6	69,8	MN
Biskupice	0,18	0,52	0,19	29,2	22	16	12	45,0	ne	12	11,2	56,0	MN
Dřevnovice	0,21	0,60	-0,03	26,7	13	26	21	48,5	ne	21	27,2	77,7	MN
Stařechovice	0,21	0,24	-0,95	-9,8	21	17	10	35,3	ne	12	9,7	48,5	MN
Laškov	0,23	-0,72	-0,86	-37,1	26	30	18	36,0	ne	21	17,8	50,9	MN
Mořice	0,23	0,32	0,03	20,4	35	34	23	40,6	ne	19	19,2	60,6	MN
Určice	0,26	0,47	-0,75	5,3	18	14	8	34,3	ne	9	6,9	46,0	MN
Smržice	0,30	0,19	-0,05	16,6	19	10	6	36,0	ne	9	6,1	40,7	MN
Klopotovice	0,31	0,00	-0,73	-7,3	30	23	14	36,5	ne	14	13,8	59,1	MN
Čelechovice na H.	0,34	-0,17	0,43	20,0	24	15	8	32,0	ano	11	7,7	42,0	MN
Hrubčice	0,35	0,18	-0,36	10,0	20	12	8	40,0	ne	10	7,6	45,6	MN
Čehovice	0,35	0,13	-0,50	4,7	26	12	8	40,0	ne	10	7,8	46,8	MN
Vícov	0,35	0,37	-1,15	-5,2	24	20	14	42,0	ne	15	13,5	54,0	MN
Ohrozim	0,41	0,14	-1,11	-9,0	16	15	10	40,0	ne	12	8,8	44,0	MN
Otaslavice	0,43	-0,10	0,03	15,2	27	25	16	38,4	ne	11	12,8	69,8	MN
Skalka	0,45	-0,20	-0,95	-13,9	15	18	11	36,7	ne	12	10,3	51,5	MN
Vranovice-Kelčice	0,56	-0,18	-0,40	6,3	26	12	9	45,0	ne	9	9,8	65,3	MN
Němčice nad Hanou	0,56	-0,34	1,12	42,8	46	25	19	45,6	ano	17	17,5	61,8	MN
Vícměřice	0,60	-1,21	0,20	-8,3	35	27	19	42,2	ne	18	20,1	67,0	MN
Výšovice	0,64	0,50	0,52	56,5	35	12	9	45,0	ne	9	7,4	49,3	MN
Vrbátky	0,70	0,53	-0,25	38,8	31	8	7	52,5	ano	11	8,5	46,4	SN
Plumlov	0,70	-0,35	0,29	25,6	41	16	10	37,5	ne	13	9	41,5	SN

Vrchoslavice	0,81	0,35	-0,44	32,2	34	31	21	40,6	ne	20	19,6	58,8	SN
Čechy pod Kosířem	0,86	0,01	-0,63	18,3	25	22	13	35,5	ne	15	12,5	50,0	SN
Brodek u Prostějova	0,87	0,22	0,74	62,8	38	13	13	60,0	ne	11	14,3	78,0	SN
Seloutky	0,91	0,32	-1,42	8,9	13	12	7	35,0	ne	8	6,1	45,8	SN
Kostelec na Hané	1,03	-0,12	0,69	57,1	74	10	7	42,0	ano	9	7,2	48,0	SN
Alojzov	1,06	0,43	-0,81	35,0	12	21	12	34,3	ne	12	9,5	47,5	SN
Nezamyslice	1,07	0,24	0,09	53,8	37	14	19	81,4	ano	20	21,5	64,5	SN
Kralice na Hané	1,10	0,40	0,00	57,8	32	10	6	36,0	ne	8	5,6	42,0	SN
Vřesovice	1,12	0,01	-0,20	40,8	24	17	11	38,8	ne	11	9,6	52,4	SN
Bedihošť	1,13	0,29	0,22	61,2	50	4	5	75,0	ano	7	5,4	46,3	SN
Dobrochov	1,16	0,64	-0,41	56,7	23	14	12	51,4	ne	10	11,7	70,2	SN
Statinky	1,17	0,75	-1,17	39,8	23	24	13	32,5	ne	14	11,3	48,4	SN
Mostkovice	1,26	-0,36	-0,02	39,7	48	12	7	35,0	ne	9	5,5	36,7	SN
Držovice	1,42	0,00	0,09	60,7	63	5	2	24,0	ne	7	3,9	33,4	SN
Olšany u Prostějova	1,46	0,52	-0,40	65,7	37	13	10	46,2	ne	10	11,3	67,8	SN
Prostějov	2,83	-0,57	4,33	215,7	-	-	-	-	-	-	-	-	SN
ORP celkem	0,08	0,05	-0,28	-2,88	25,96	21,76	14,91	42,28	-	15,57	14,55	54,96	76
ORP SP	-1,01	-0,07	-0,28	-51,45	18,35	30,00	20,59	41,31	-	20,88	20,56	59,16	17
KRAJ celkově	0,00	0,00	0,00	0,00	26,66	18,35	11,37	40,19	-	13,67	11,78	50,70	-
KRAJ SP	-1,29	0,01	0,20	-47,31	18,19	26,54	15,65	36,81	-	17,97	15,58	51,44	-

Zdroj: SLDB 2021, ČSÚ; jízdní řády IDOS; mapový portál Mapy.cz; vlastní zpracování



Příloha 4: Prostorové rozložení 1. faktoru periferality v kontextu dopravní sítě
 Zdroj: SLDB 2021, ČSÚ; jízdní řády IDOS; mapový portál Mapy.cz; vlastní zpracování



Příloha 5: Obecná mapa Olomouckého kraje
Zdroj: ArcČR 500, Arcdata Praha; vlastní zpracování