
Každodenní život, denní mobilita a adaptační strategie obyvatel v periferních lokalitách*

JANA TEMELOVÁ, JAKUB NOVÁK, LUCIE POSPÍŠILOVÁ,
NINA DVOŘÁKOVÁ**

Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta

Everyday Life, Daily Mobility and the Coping Strategies of People Living in Peripheral Localities

Abstract: The availability of labour, education, services and transportation significantly influences the quality of life in urban and rural areas. The supply of job opportunities and services is not sufficient in rural and peripheral villages and particularly young and well-educated people often respond by migrating. The people who remain cope with the problems of accessibility by various commuting methods. However, the poor supply of jobs and social infrastructure may be a source of considerable problems for less mobile people trying to satisfy basic needs. This article employs in-depth case study research to evaluate the daily mobility of people in peripheral municipalities in Western Bohemia. It aims to identify the problems and barriers in the everyday life of the local population and to identify forms of daily mobility related to work and service provision. It evaluates how the lack of job opportunities and basic civic amenities influences the everyday strategies that people adopt to cope with the spatial mismatch between the place of residence and the place where jobs and services are located. The daily mobility and strategies of people living in municipalities are set in the context of post-communist changes in commuting behaviour. Theoretically and methodologically the article draws on the strong tradition of time geography.

Keywords: peripheral areas, everyday life, daily mobility, coping strategies, quality of life, Czech Republic.

Sociologický časopis / Czech Sociological Review, 2011, Vol. 47, No. 4: 831–858

* Článek vznikl za podpory Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy ČR v projektu č. 2D06012 „Sociálně prostorová diferenciace a její vliv na kvalitu života ve městech a obcích ČR“ a Grantové agentury České republiky v projektu č. P404/10/0523 „Sociální deprivace v městském prostředí: objektivní a subjektivní dimenze“. Autoři děkují profesorovi Jiřímu Musilovi za podnětné připomínky a cenné rady k předchozí verzi tohoto příspěvku.

** Veškerou korespondenci posílejte na adresu: RNDr. Jana Temelová, Ph.D., RNDr. Jakub Novák, Ph.D., Mgr. Lucie Pospíšilová, Mgr. Nina Dvořáková, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Urbánní a regionální laboratoř, Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy v Praze, Albertov 6, 128 43 Praha 2, e-mail: lucie.pospisilova@natur.cuni.cz, kubanov@natur.cuni.cz, lucie.pos@seznam.cz, nina.dvorakova@gmail.com.

1. Úvod

Práce, vzdělávání, nákupy, spotřeba služeb a doprava patří k základním aktivitám každodenního života provozovaným mimo místo bydliště [Ellegård 1999; Novák 2010]. Dosažitelnost funkcí pro obyvatele na jedné straně a efektivnost jejich poskytování na straně druhé patří v tomto směru mezi stěžejní charakteristiky prostředí (území) ve vztahu k lokální kvalitě života [Rogerson 1999]. Přijatelná dostupnost pracovních příležitostí a základní občanské vybavenosti významně ovlivňuje kvalitu života obyvatel v městských i venkovských lokalitách [Errington 1994; Williams, Bird 2003; Musil 2006]. Důležité je přitom nejen působení na subjektivní spokojenost obyvatel v místě bydliště, ale také objektivně měřitelné dopady, například na fyzické a psychické zdraví obyvatel [Ellaway, Macintyre 1996; Whelan et al. 2002]. Kvalita života obecně a dostupnost pracovních příležitostí, výše výdělků i občanská vybavenost území jako její nedílné součásti, hrají zároveň důležitou roli v migračních rozhodnutích jedinců a domácností [Drudy, Drudy 1979; Greenwood 1985]. Význam dostupnosti je však třeba vnímat nejen ve vztahu k individuální kvalitě života, ale rovněž z pohledu celospolečenského, s ohledem na sociální soudržnost a integraci ve společnosti. Musil [2006: 28] v této souvislosti hovoří o prostorové dimenzi exkluze, kdy „společným jmenovatelem prostorově determinovaného sociálního vyloučení se stává ztížená dostupnost, čili poloha v systému osídlení.“ Podobně Farrington, Farrington [2005] upozorňují na význam dostupnosti příležitostí a aktivit ve vztahu k politické agendě sociálního začleňování a sociální spravedlnosti.

Poměrně velká pozornost je proto v literatuře věnována dosažitelnosti funkcí a aktivit především ve venkovských a periferních oblastech. Za stěžejní pro kvalitu života i populační stabilitu těchto území je přitom považována nabídka pracovních příležitostí, tedy dostupnost práce [Drudy, Drudy 1979; Musil 2006]. Důležitou roli však hraje též úroveň občanské vybavenosti [Majerová et al. 2003; Farrington, Farrington 2005; Musil 2006]. Podle Halsetha a Ryser [Halseth, Ryser 2006] vytváří vybavenost základní sociální infrastrukturou (obchodní, zdravotní a vzdělávací zařízení) ve venkovských sídlech důležité zázemí pro realizaci každodenních aktivit, zachování místní kvality života a udržení lokální ekonomické základny. Farrington, Farrington [2005: 2] definují dostupnost v kontextu venkovských oblastí jako „možnost obyvatel dostat se k příležitostem a zapojit se do aktivit“. Při posuzování dosažitelnosti pracovních a obslužných funkcí pro obyvatele periferních obcí hraje roli několik faktorů. Důležitá je samozřejmě vzdálenost a časová dostupnost středisek lokalizace služeb a práce [Marada 2001; Novák, Štych, Hudeček 2011] i úroveň dopravní obslužnosti území [Musil 2006; Marada, Květoň 2010; Novák, Temelová 2011]. Vedle možností využívání veřejné či individuální dopravy však považují Farrington a Farrington [Farrington, Farrington 2005] „nedostatek přístupu“ za výsledek řady dalších faktorů, včetně časového rozpočtu lidí, závazků v rodině a domácnosti, fyzické zdatnosti a postojů k pracovní a sociální participaci. Též malá informovanost vede podle Leye [Ley 1983] k nízké mobilitě a omezenému prostoru realizovaných aktivit.

Politické a ekonomické změny v České republice po roce 1989 ovlivnily jak lokalizaci pracovních příležitostí, tak rozmístění obslužných funkcí. Významně se snížil počet center pracovní dojížděky,¹ což bylo velkou měrou způsobeno ztrátou pracovních příležitostí v zemědělství a v řadě menších a středních průmyslových podniků, které představovaly významné lokální zaměstnavatele [Novák, Ouředníček 2011]. Na rozdíl od socialismu, kdy i menší sídla dosahovala relativně dobré úrovně základní občanské vybavenosti [Maryáš 1988; Szczyrba 2000], dochází v porevolučním období ke koncentraci obchodů, služeb a institucí do populačně větších středisek s vyšším postavením v sídelním systému. Szczyrba [2005] hovoří v souvislosti s redukcí maloobchodních prodejen v malých sídlech o určitém druhu ekonomické izolace dnešního venkova. Podobně koncentrace základních škol do větších středisek osídlení znamená pro žáky (i jejich rodiče) horší dostupnost institucí základního vzdělání v místě bydliště [Kučerová, Kučera 2009]. V porovnání s minulostí došlo navíc v řadě obcí k omezení veřejné dopravy, což nejvíce pocítili zejména obyvatelé periferně položených venkovských obcí [Jančák 2001; Marada, Květoň 2010].

Zejména mladší a vzdělanější lidé často reagují na nepříznivou vybavenost obcí pracovní a obslužnou funkcí trvalou změnou místa bydliště, tj. migrací [Drudy, Drudy 1979; Errington 1990; Ouředníček, Špačková, Feřtová 2011]. Lidé, kteří v těchto oblastech přesto zůstávají, se nejčastěji vyrovnávají s problémy dostupnosti různými formami dojížděky s využitím individuální, případně veřejné dopravy [Findlay et al. 2001; Čermák, Hampl, Müller 2009; Novák, Ouředníček 2011]. Méně pohyblivým skupinám obyvatel, ať už z pohledu migrační, či dojížděkové mobility, však může nedostatečná nabídka pracovních příležitostí a občanské vybavenosti v místě bydliště působit nemalé komplikace při obstarávání potřeb každodenního života [Higgs, White 1997; Macešková, Ouředníček, Temelová 2009]. Právě zhoršující se kvalita života obyvatel ve venkovských a periferních lokalitách spojená s růstem nezaměstnanosti, odchodem mladých a kvalifikovaných lidí a rušením dopravních spojů je odborníky považována za jeden z nejzávažnějších procesů sociálně prostorové diferenciací v České republice v transformačním období [Novák et al. 2007].

Tento příspěvek je zaměřen na hodnocení denní mobility obyvatel, tj. dojížděky za prací a službami, v periferních, venkovských obcích České republiky. Prvním cílem příspěvku je identifikovat hlavní problémy a bariéry v každodenním životě z pohledu obyvatel a klíčových aktérů žijících ve sledovaném území. Druhým cílem je odhalit podobu každodenního života místních obyvatel ve vztahu k jejich mobilitě a obstarávání běžných potřeb (tj. práce a základních služeb). Třetím cílem je zhodnotit každodenní strategie, které jedinci a domácnosti využívají k překonávání prostorových neshod mezi místem bydliště a místy lokalizace pracovní a obslužné funkce. Denní mobilita a individuální strategie obyvatel jsou zasazeny do kontextu porevolučních změn v dojížděkovém chování populace

¹ Centry dojížděky se rozumí obce, ve kterých počet pracovních příležitostí převyšuje počet ekonomicky aktivních obyvatel.

venkovských a periferních obcí, především z hlediska vzdálenosti a frekvence pohybů.

Příspěvek je založen na hloubkové případové studii realizované ve třech sousedících obcích na pomezí Ústeckého, Plzeňského a Středočeského kraje. Sledované případové území je příkladem vnitřní periferie² České republiky [Musil, Müller 2008], které jsou podle Musila [Musil 2006: 28] „extrémními případy znevýhodnění regionů se zhoršenou dostupností práce, škol, zdravotních a sociálních i kulturních zařízení a také obchodů.“

V teoretické rovině se příspěvek opírá o silnou tradici geografie času, ke které odkazuje při studiu denní mobility a organizace každodenního života jedinců a domácností. Pro zachycení časoprostorového chování jedinců je využit též metodický aparát této geografické školy.

2. Denní mobilita a organizace každodenního života

Kořeny teoretického přístupu ke studiu denní mobility a každodenního života, ze kterých vychází tato studie, představuje Hägerstrandova geografie času [Hägerstrand 1970]. Geografie času poskytuje rozsáhlý soubor konceptů a metod pro zachycení, popis a interpretaci každodenního života na úrovni jednotlivců a domácností [Ira 2001, 2006; Novák 2010]. Základní kostru každodenního života optikou geografie času tvoří cesty (časoprostorové trajektorie pohybu) a stanice (místa realizace denních činností – např. domov, práce, zábava, nákup, návštěva...), které jsou cestami propojeny do plánovaných a v různé míře se opakujících sekvencí. Podle Pratt [1996] se geografie času zaměřuje na sledování časování a umístění lidských aktivit v průběhu dne (celého života), možností a problémů, které s sebou časování a umístění přinášejí, a otázku, nakolik toto poznání může přispět k pochopení společenských vztahů. Významným myšlenkovým přínosem geografie času je důraz na jednotlivce a podobu jeho každodenního života v kontextu rozličných omezení (fyzických, časových, geografických, materiálních, organizačních a institucionálních), se kterými se v každodenním životě musí vypořádat. Jarvis [2005] v této souvislosti zavádí pojem „infrastruktura každodenního života“, do které zahrnuje vše, co v praktické rovině ovlivňuje realizaci každodenních aktivit domácnosti. Jedná se tedy o soubor lokálně dostupných pracovních příležitostí, vzdělávacích zařízení, obchodů, služeb, zábavy a různých dopravních prostředků, jež umožňují jejich dosažení. Vedle prostorové dostupnosti jsou v infrastruktuře každodenního života zahrnuty také časové režimy jednotlivých služeb (otevírací hodiny, polední pauza), časování

² Musil a Müller [Musil, Müller 2008; též Musil 2006] charakterizují vnitřní periferie jako území, která se hospodářsky nerozvíjejí, ztrácejí obyvatelstvo, demograficky stárnou, mají nižší sociálně-ekonomickou úroveň, horší technickou i sociální infrastrukturu, starý bytový fond, jsou hůře dopravně dostupná a objevují se v nich specifické sociální problémy spojené s exkluzí.

dopravních spojů a proměnlivá časová dostupnost jednotlivých míst (např. ranní či odpolední dopravní zácpy, jízdní řády spojů veřejné dopravy).

Jedním ze způsobů, jak prohloubit poznání vnitřních podmínek lidských aktivit, je podle Hallina [Hallin 1991] zaměření pozornosti na individuální strategie, které jednotlivci a domácnosti využívají při realizaci každodenních aktivit a prostorových přesunů. Adaptační strategie mají podobu jak každodenních praktik umožňujících realizaci denních činností v rámci infrastruktury každodenního života (plánování denních přesunů a činností, koordinace aktivit členů domácnosti a dělba práce uvnitř domácnosti, volba dopravního prostředku), tak i jednorázových významných rozhodnutí, která vedou k výrazné změně stávající infrastruktury každodenního života (stěhování, změna zaměstnání). Koncepty infrastruktury každodenního života a adaptačních strategií pomáhají odhalit mechanismy, kterými je podoba každodenního života formována sociálním, materiálním a geografickým kontextem každého jednotlivce. Zároveň ukazují, jak je sociální a materiální kontext přetaven do výsledné podoby konkrétních činností a přesunů během dne pomocí individuálního rozhodování a preferencí. Ve své podstatě tak implicitně odkazují ke Giddensově teorii strukturace, zejména k duální povaze vztahu jedinec-struktura a k aktivní roli jednotlivců [Giddens 1984].

Z hlediska formování infrastruktury každodenního života a adaptačních strategií domácností hraje významnou roli mobilita jejich jednotlivých členů. O mobilitě v širším pojetí je možné uvažovat jako o jisté formě kapitálu [Kaufmann, Bergman, Joye 2004; Flamm, Kaufmann 2006]. V tomto smyslu je používán pojem „motility“³ jako schopnosti „být mobilní v sociálním i geografickém prostoru, popřípadě mít přístup a schopnosti sociálně-prostorového pohybu s ohledem na svou aktuální situaci“ [Kaufmann, Bergman, Joye 2004: 750]. Motilita obsahuje tři hlavní komponenty: (1) přístup k rozličným prostředkům a postupům umožňujícím socioprostorovou mobilitu, (2) kompetence zahrnující dovednosti a schopnosti ovládat a používat prostředky a postupy, ke kterým má daná osoba přístup a (3) osvojení, tj. způsob, jakým osoba přístup k prostředkům a postupům spolu se svými kompetencemi využívá v reálném chování. Lidé s nedostatkem potřebných materiálních zdrojů a osobních dovedností jsou vystaveni mnohem větším strukturálním omezením a jejich běžný život neposkytuje tolik možností pro pluralitu [Scheiner, Kasper 2003].

Jednou z nejčastějších adaptačních strategií na proměňující se prostorové vztahy mezi bydlením, prací a službami je zvyšující se prostorová mobilita obyvatelstva při zajišťování běžných denních aktivit. Lidé cestují nejen více, ale za prací, službami, sociálními i volnočasovými aktivitami se dopravují na stále větší vzdálenosti [Findlay et al. 2001]. Individualizace společnosti zároveň vede k rostoucí variabilitě pracovních režimů, spotřeby i dalších aktivit z hlediska časování a místa realizace činností [Novák 2010]. Rostoucí mobilita, diferenciací denních

³ Pojem motilita je používán v biologii a lékařských vědách ve smyslu schopnosti organismů pohybovat se [Kaufman et al. 2004].

stanic a cílů i změny ve využití času se projevují nejen u městské populace, ale rovněž u venkovského obyvatelstva [Ira 2003].

Výše nastíněným, obecným změnám v mobilitě je vystavena rovněž populace našich měst a obcí. Omezování veřejné hromadné dopravy po roce 1989 i větší nároky lidí na flexibilitu pohybů vedou u obyvatelstva k nárůstu využívání individuální automobilové dopravy [Marada, Květoň 2010]. Možnosti i schopnosti obyvatel přizpůsobit se novým podmínkám jsou však značně selektivní a v každodenním životě způsobují obtíže zejména méně mobilním skupinám obyvatel [Macešková, Ouředníček, Temelová 2009]. Mezi takto „ohrožené“ skupiny lze zařadit seniory, rodiny s nedostatečnými finančními prostředky (např. nezaměstnaní, neúplné rodiny), jedince s pohybovými omezeními a samozřejmě jedince (domácnosti) trpící kombinací těchto znevýhodnění [Ley 1983; Higgs, White 1997; Halseth, Ryser 2006]. Higgs a White [Higgs, White 1997] upozorňují na zranitelnost výše zmíněných skupin především ve venkovských oblastech, kde se nedostupnost práce a služeb v místě bydliště setkává s neuspokojivým přístupem k veřejné i individuální dopravě.

Vzdálenost a náklady spojené s cestami za prací, službami a nákupy představují bariéru pro chudší domácnosti, jejichž prostorová mobilita je omezena slabým ekonomickým zázemím, a tedy i menšími možnostmi platit dopravní výdaje [Ley 1983; Musil 2006]. Domácnosti s nižšími příjmy jsou podle Leye [Ley 1983] daleko častěji „zajatci vzdálenosti“ než představitelé středních a vyšších tříd. Altschuler, Somkin, Adler [2004] uvádějí příklad supermarketů, které často nabízejí kvalitnější sortiment a nižší ceny než lokální obchody, avšak jsou pro nízkopříjmové skupiny vzhledem k větší vzdálenosti a omezenému přístupu k automobilu těžko dostupné. Podobně staří lidé, u kterých se mnohdy spojují ekonomická i zdravotní omezení, často spoléhají na pomoc rodiny a sousedů (vlastníků automobilů), kteří jim nabídnou odvoz či doručení potřebného zboží [Whelan et al. 2002; Föbker, Grotz 2006]. Lishner et al. [1996] nicméně upozorňují, že jedinci se zdravotními problémy jsou ve venkovských oblastech znevýhodnění především špatnou dostupností lékařské péče. Vedle ekonomických a fyzických (zdravotních) bariér ovlivňují mobilitu též omezení vázaná na časové režimy domácností. V tomto ohledu čelí největším problémům rodiče s malými dětmi, kteří musejí během dne skloubit pracovní a rodinné závazky. Jelikož starost o děti je i v současné společnosti stále spíše zodpovědností žen než mužů [Valentine 1997; Křížková, Vohlídalová 2009], dobrá dostupnost mateřské školky a později školy usnadňuje matkám organizaci pracovních a každodenních povinností vázaných na domácnost a péči o rodinu.

3. Změny v dojížděkovém chování české populace po roce 1989

Před samotnou hloubkovou sondou do každodenního života jsou představeny základní rysy proměny dojížděkového chování obyvatel periferních obcí v České republice po roce 1989, které vytvářejí nezbytný kontextuální rámec pro případo-

vou studii ve vybraných obcích. S ohledem na absenci takto zacílené studie bylo nutné provést vlastní analýzu založenou na údajích o dojížděce do zaměstnání a škol shromažďovaných v rámci populačních cenů.⁴ Změny dojížďkového chování jsou hodnoceny na základě analýzy nedenní dojížďky⁵ a vzdálenosti práce od domova v případě denní dojížďky do zaměstnání,⁶ které představují důležité ukazatele pracovní mobility v periferních oblastech. Klíčové otázky, řešené pomocí analýzy statistických údajů o dojížděce, jsou: (1) Jak se liší dojížďkové chování v malých venkovských obcích od celorepublikového průměru? (2) Jak je dojížďkové chování diferencováno podle věku a pohlaví? (3) Jak dynamická byla proměna dojížďkového chování v porevolučním období?

Nedenní dojížďka

Ze srovnání základních charakteristik nedenní dojížďky a jejího vývoje v celé České republice a ve skupině malých periferních obcí vyplývají zřetelné rozdíly, jež odrážejí významné změny v rozmístění pracovních příležitostí v porevolučním období a jim odpovídající způsob adaptace obyvatelstva. Obdobně jako v případě celé republiky se nedenní dojížďka soustředí do mladších věkových skupin (20–29 let), intenzivněji vyjíždějí nedenní formou muži než ženy a osoby s vyšším vzděláním (především vysokoškoláci) (tabulka 1, graf 1). Zatímco ještě v roce

⁴ Sčítání lidu, domů a bytů představuje jediný dostupný celoplošný zdroj informací o prostorovém pohybu obyvatelstva za prací a do škol. Pro analýzu proměny dojížďkového chování v porevolučním období byly využity výsledky dvou posledních cenů z let 1991 a 2001. Přímé srovnání výsledků sčítání lidu 1991 a 2001 má řadu úskalí [ČSÚ 2004; Hampl 2004; Novák, Ouředníček 2011]. V prvé řadě došlo ve sledovaném období k významným územním změnám ve vymezení obcí, mezi kterými je dojížďka do zaměstnání a škol evidována (nárůst počtu obcí z 5768 na 6257). Druhým problematickým okruhem jsou dílčí změny ve způsobu evidence zaměstnaných osob (např. ženy na delší mateřské dovolené a vojáci). V obou případech bylo možné limity srovnatelnosti datových výstupů minimalizovat díky využití základního souboru primárních anonymizovaných údajů o dojíždějících osobách. Pro regionální srovnání vývoje dojížďky byly výsledky cenů z roku 2001 transformovány do územní struktury roku 1991.

⁵ Mezi nedenně dojíždějící byly zahrnuty osoby s jinou než denní frekvencí dojížďky (osoby s neuvedenou frekvencí dojížďky nebyly započítány). Podíl nedenně dojíždějících je vztažen k celkovému počtu zaměstnaných osob. Nedenní dojížďka do zaměstnání je spojena se dvěma specifickými pracovními režimy. Prvním a doposud dominantním režimem je situace, kdy vzdálenost mezi bydlištěm a pracovištěm vede dojíždějící k přechodnému přenocování v místě zaměstnání během pracovního týdne. Druhý pracovní režim je spojen s přítomností na pracovišti pouze ve vybraných dnech a s rozvojem možností práce z domova. Zatímco první forma nedenní dojížďky je charakteristická pro periferní regiony a oblasti s vysokou nezaměstnaností, s druhou formou se setkáváme zejména ve velkých městech a jejich zázemích [Novák, Ouředníček 2011].

⁶ Vzdálenost dojížďky do zaměstnání je měřena vzdušnou čarou mezi středem obce bydliště a pracoviště.

1991 odpovídala intenzita nedenní dojížděky v malých periferních obcích celorepublikovému průměru, v roce 2001 už byla situace dramaticky odlišná. Hlavním odlišujícím faktorem tak byla dynamika probíhajících změn. Podíl nedenně dojíždějících se v České republice jako celku zvýšil o 2,5 p.b., avšak v případě malých periferních obcí byl nárůst vyšší než 5 p.b. Obdobně výrazně vyšší dynamiku vykazuje vývoj nedenní dojížděky u mužů a u osob s vyšším vzděláním (tabulka 1). V roce 2001 dosahuje podíl nedenně dojíždějících mužů v malých periferních obcích 12 %, v případě vysokoškoláků dokonce téměř 15 %.

Nedenní dojížděka do zaměstnání v malých periferních obcích představuje významnou adaptační strategii reagující na nedostatek adekvátních pracovních příležitostí v místě bydliště. Ve zvýšené míře ji uplatňují muži s vyšším vzděláním v nejmladším produktivním věku. Vývoj nedenní dojížděky podle věku (graf 1) zároveň potvrzuje charakter nedenní dojížděky jakožto přechodné formy migrace [Hampl 2004; Čermák, Hampl, Müller 2009]. Z části totiž s věkem dochází k poklesu nedenní dojížděky právě v důsledku změny trvalého bydliště a odchodem z periferní obce.

Tabulka 1. Nedenní dojížděka podle pohlaví a vzdělání v roce 1991 a 2001

Skupina obyvatel	Česká republika			Malé obce v periferiích		
	1991 (v %)	2001 (v %)	Změna (v p.b.)*	1991 (v %)	2001 (v %)	Změna (v p.b.)*
Muži	6,0	9,1	3,1	5,8	12,0	6,3
Ženy	2,7	4,6	1,9	3,0	7,0	4,0
Základní a neukončené	3,1	4,9	1,8	2,8	6,3	3,5
Střední bez maturity (učňovské, odborné)	4,6	6,8	2,2	4,7	9,1	4,4
Úplné střední (s maturitou) a vyšší odborné	5,1	7,6	2,5	6,0	12,2	6,4
Vysokoškolské	5,6	8,1	2,5	8,2	14,4	6,2
Celkem	4,6	7,1	2,5	4,6	10,0	5,3

Zdroj: SLDB 1991 a 2001 [ČSÚ 1993, 2003].

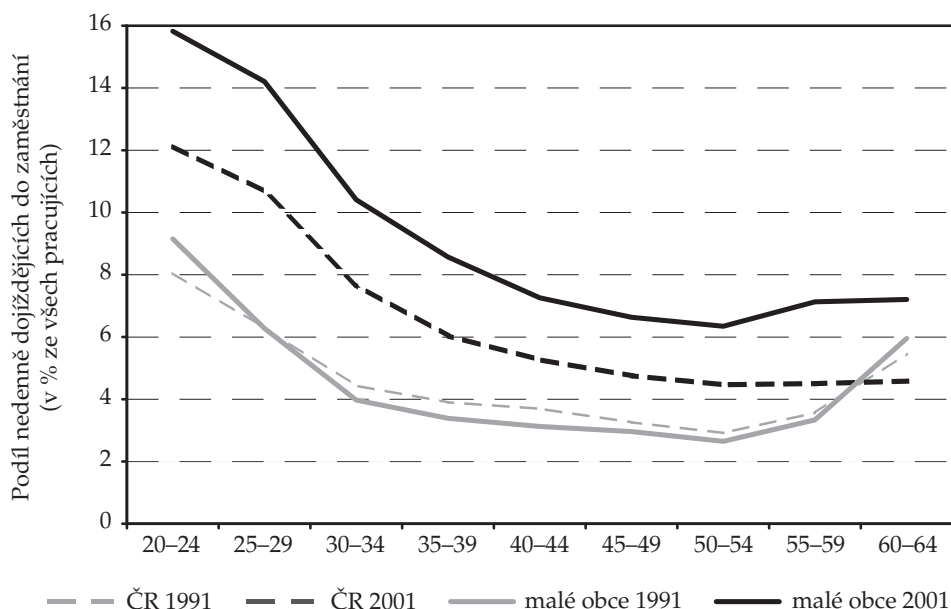
Poznámky:

1) Za účelem vymezení periferních území byla využita kombinace dvou aspektů. V prvé řadě se jedná o populačně malé obce s méně než 1000 obyvateli, které jsou jako kategorie nejvíce zasaženy omezenou dostupností pracovních příležitostí a služeb. Druhým aspektem je otázka exponovanosti/periferiality, kdy bylo využito vymezení zón suburbanizace [Novák, Ouředníček, Špačková 2011] a mezi periferní obce byly zařazeny ty, jež neleží v suburbanizovaných prostorech.

2) Údaje vyjadřují podíl nedenně dojíždějících k celkovému počtu zaměstnaných osob.

* p.b. = procentní bod.

Graf 1. Nedenní dojíždka podle věku v roce 1991 a 2001



Zdroj: SLDB 1991 a 2001 [ČSÚ 1993, 2003].

Poznámka: Náhlý nárůst nedenní dojíždky v roce 1991 pro věkové kategorie nad 59 let není průkazný. S ohledem na věk odchodu do důchodu v roce 1991 a malý počet dojíždějících již prezentované výsledky nejsou relevantní. V roce 2001 je obdobný vývoj patrný ve věkových kategoriích nad 64 let.

Vzdálenost denní dojíždky do zaměstnání

Vzdálenost dojíždky do zaměstnání lze při každodenním cestování považovat za jeden z indikátorů prostorové dostupnosti zaměstnání z místa bydliště.⁷ Mezi obecné charakteristiky vzdálenosti dojíždky do zaměstnání, obdobně jako v případě nedenní dojíždky, patří delší dojíždka u mužů, u osob s vyšším vzděláním a u dojíždějících v mladším produktivním věku (tabulka 2, graf 2). Výrazně větší vzdálenost dojíždky do zaměstnání oproti zbývající populaci vykazují

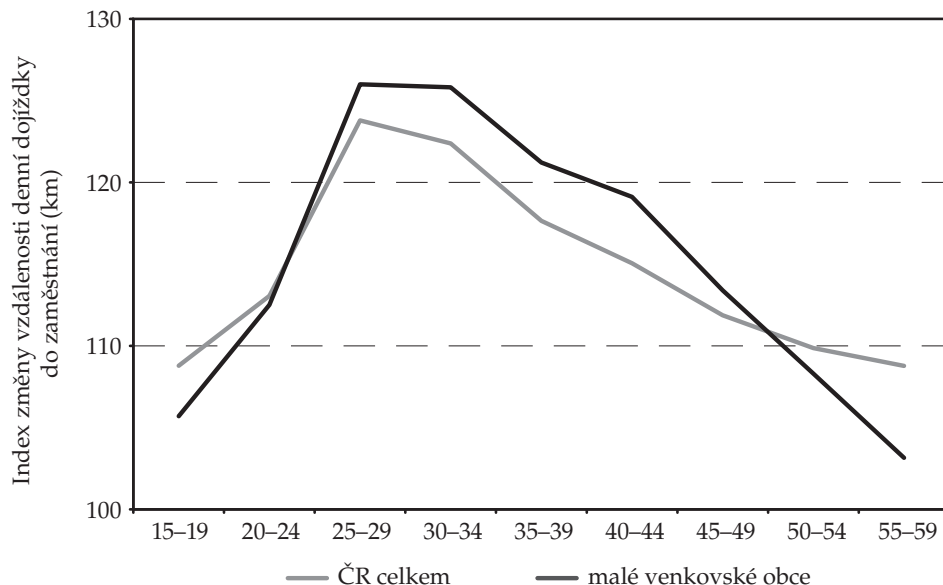
⁷ S ohledem na určité nedostatky vázané na způsob výpočtu vzdálenosti mezi bydlištěm a pracovištěm (vzdálenost vzdušnou čarou mezi středy obcí) nejsou při hodnocení vzdálenosti dojíždky podstatné samotné absolutní hodnoty, ale především vzájemné srovnání mezi různými sociodemografickými skupinami a jejich vývojová dynamika v čase. Realističtější ukazatelem „náročnosti“ dojíždky do zaměstnání by byla přesná délka absolvované cesty, časová nebo finanční náročnost, avšak potřebné informace nejsou k dispozici.

Tabulka 2. Průměrná vzdálenost denní dojížděky do zaměstnání podle pohlaví a vzdělání v roce 1991 a 2001

Index změn 2001 / 1991*	Česká republika	Malé venkovské obce
Muži	115,2	115,9
Ženy	115,8	115,2
Základní a neukončené	109,3	109,2
Střední bez maturity (učňovské, odborné)	107,3	108,9
Úplné střední (s maturitou) a vyšší odborné	116,8	119,8
Vysokoškolské	119,3	128,1
Celkem	114,8	115,1

Zdroj: SLDB 1991 a 2001 [ČSÚ 1993, 2003].

Poznámka: * Rok 1991 = 100. Nárůst vzdálenosti dojížděky za celou populaci je na první pohled nelogicky nižší než u obou pohlaví, což je důsledkem významných změny ve struktuře zaměstnaných z hlediska pohlaví (změna poměru mezi muži a ženami ve skupině dojíždějících). Průměrné hodnoty za celou populaci jsou tak v každém sledovaném období syceny muži a ženami odlišně.

Graf 2. Index změny vzdálenost denní dojížděky do zaměstnání podle věku mezi lety 1991 a 2001

Zdroj: SLDB 1991 a 2001 [ČSÚ 1993, 2003].

vysokoškoláci. Délka denní dojížděky se mezi roky 1991 a 2001 zvýšila o téměř 15 %. Poměrně překvapivě nedochází k výraznější genderové diferenciaci, vývoj je však významně diferencován podle vzdělání (tabulka 2). V malých venkovských obcích kopíruje vývoj vzdálenosti denní dojížděky obyvatel podle pohlaví a věku celorepublikový trend. Podstatné rozdíly ve vývoji vzdálenosti denní dojížděky jsou patrné u vzdělanějších dojíždějících, zejména u vysokoškoláků. Zatímco v České republice narostla vzdálenost denní dojížděky vysokoškoláků o 19 %, v případě této skupiny v malých periferních obcích byl nárůst dokonce o 28 %.

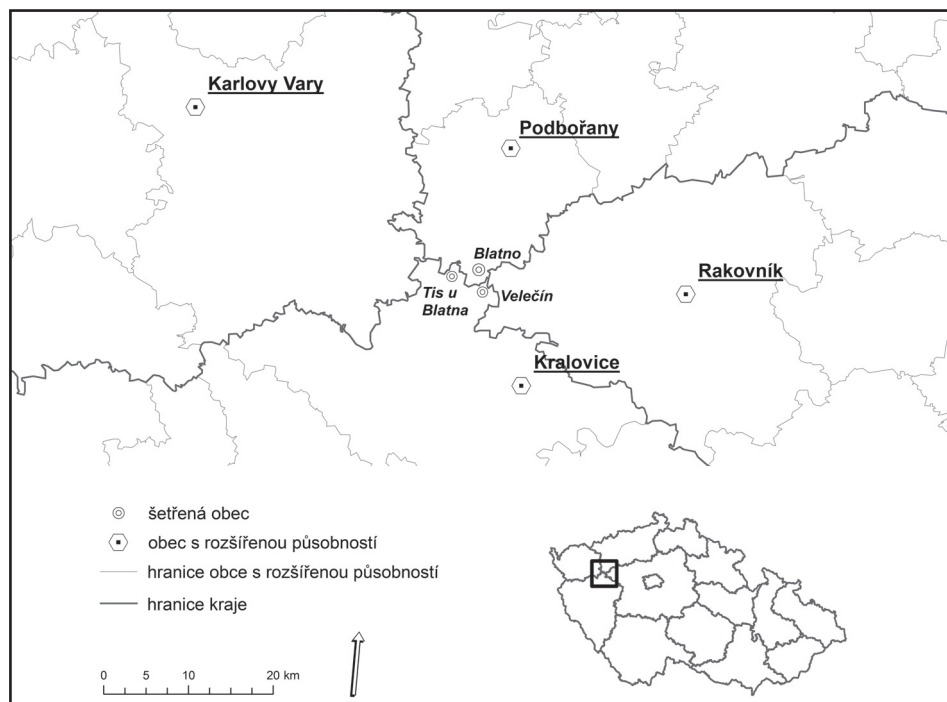
Dojíždka do zaměstnání představuje pouze jeden z dílčích aspektů problematiky mobility a každodenního života obyvatel periferních venkovských obcí. Práce představuje jednu a nikoli jedinou z klíčových každodenních aktivit, zároveň ekonomicky aktivní obyvatelé tvoří pouze část venkovské populace. Samotné údaje o frekvenci a vzdálenosti dojížděky navíc zachycují problematiku každodenního života a denní mobility pouze ve velmi hrubých rysech. Na druhou stranu však představují nezbytný kontextuální i validační rámec pro výsledky následující případové studie, která je zaměřena na hlubší rozkrytí podob a bariér každodenního života a mobility v periferních venkovských obcích.

4. Metodika případové studie

Klíčovým výzkumným nástrojem využitým k dosažení cílů vytčených v úvodu příspěvku je případová studie ve vybraném periferním území. Případová studie zde představuje hloubkovou sondu do každodenní praxe obyvatel vybraných obcí, jež se zaměřuje na identifikaci hlavních bariér, se kterými se lidé denně vyrovnávají a následné rozkrytí adaptačních strategií, jež k jejich překonávání využívají. Primárním účelem této hloubkové sondy je důkladně porozumět zkoumanému prostředí a chování obyvatel, nikoli snaha o formulaci obecně platných generalizací. Případová studie jako celek kombinuje poznatky získané v rámci několika výzkumných aktivit: (1) výzkumu od stolu (analýza dostupných statistických údajů, např. nezaměstnanost, počet pracovních příležitostí, migrace, dojížděka do zaměstnání a veřejná doprava); (2) terénní šetření mapující základní vybavenost obcí z hlediska nabídky pracovních příležitostí, služeb a dopravní dostupnosti a (3) řízené polostrukturované rozhovory s obyvateli a klíčovými lokálními aktéry v obcích.

Území pro případovou studii bylo vybráno na základě analýzy statistických údajů o nezaměstnanosti, základní občanské vybavenosti, obslužnosti veřejnou dopravou a časové dostupnosti mikroregionálních center realizovaných v rámci *Atlasu sociálně prostorové diferenciacie České republiky* [Oušedníček, Temelová, Pospíšilová 2011]. Vybrané obce Blatno, Tis u Blatna a Velečín se nacházejí na Podbořansku, na pomezí tří krajů (mapa 1) a představují typické zástupce území vnitřních periferií České republiky [Musil, Müller 2008; Novák, Netrdová 2011]. Rovněž

Mapa 1. Poloha případových obcí



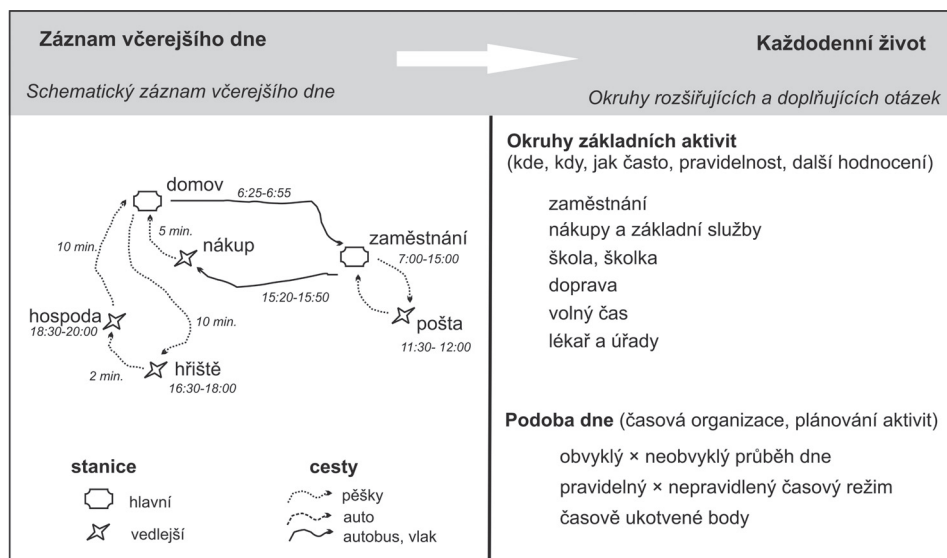
Zdroj: ArcČR 500.

Poznámka: Případové obce se nacházejí na pomezí Ústeckého, Plzeňského a Středočeského kraje. K počátku roku 2009 žilo v největším Blatně 523 obyvatel, v Tisu 94 a ve Velečíně 71 trvale hlášených rezidentů [ČSU 2009].

studie jiných autorů potvrzují pozici vybraných obcí jako typickou pro vnitřně periferní lokalitu, jejíž obyvatelé jsou znevýhodněni špatnou dostupností práce a služeb [např. Kuldová 2005; Nový 2008; Novák, Netrdová 2011]. Hlavní část výzkumných činností byla realizována v průběhu května až července roku 2009.

Zatímco výzkum od stolu a terénní mapování směřovalo k porozumění kontextu a podmínkám každodenního života v lokalitě, řízené rozhovory představovaly stěžejní výzkumný nástroj pro rozkrytí každodenní praxe obyvatel a uplatňovaných strategií. Řízené rozhovory byly vedeny se dvěma typy respondentů; klíčovými lokálními aktéry a obyvateli obcí. Celkem bylo uskutečněno 15 rozhovorů s osobami, které mají organizační, ekonomický nebo společenský vliv na dění v obcích a zároveň disponují specifickými znalostmi o místních poměrech a populaci (tj. starostové a další představitelé obcí, hlavní zaměstnavatelé, místní podnikatelé a zástupci zájmových a občanských sdružení). Rozhovory s klíčovými

Schéma 1. Propojení mezi schématy dne a dalšími sledovanými otázkami



Zdroj: Vlastní návrh.

mi lokálními aktéry sloužily především k získání expertního pohledu na nejzávažnější každodenní problémy území a jejich důsledky pro místní obyvatelstvo i fungování obcí.

Druhou skupinu respondentů představovali obyvatelé případových obcí. Cílem řízených polostrukturovaných rozhovorů bylo v přímé interakci s respondenty odhalit, jak lidé vnímají problémy spojené s každodenním životem v obci, a poznat způsoby, pomocí nichž se s těmito problémy vyrovnávají. S odkazem na geografii času byl důraz kladen na časový a prostorový kontext denních aktivit obyvatel a existenci různých typů omezení vázaných na jejich denní mobilitu [Hägerstrand 1970; Jarvis 2005]. V první části rozhovoru byl ve spolupráci s respondenty zkonstruován schematický záznam „včerejšího dne“. Schéma zahrnovalo nejdůležitější denní aktivity respondenta (tj. práce, nákup, škola, lékař, volný čas) včetně času a místa jejich realizace a způsobu dopravních přesunů. Navazující otázky směřovaly k určení pravidelnosti/nepravidelnosti denních časoprostorových režimů respondentů a jejich hlavních determinantů. Celkovou koncepci konstrukce schematického záznamu a doplňujících otázek pro rozhovor ukazuje schéma 1. Získaná empirická data, tj. deníková schémata a záznamy rozhovorů, byly kategorizovány na základě kombinace několika dimenzí – socioekonomické charakteristiky respondenta, druhu a lokalizace aktivity, organizace dne (rutinnost/variabilita), denního časového režimu a způsobu přesunů. Cílem

následné analýzy bylo zachytit na jedné straně společné rysy a obvyklou podobu každodenního života obyvatel a na druhé straně ilustrovat celou šíři vzorců časoprostorového chování venkovské populace ve studovaných obcích.

Deníková schémata sloužila primárně jako analytický nástroj, část z nich pak byla využita pro ilustraci prezentovaných výsledků studie. Pro dokreslení získaných poznatků a jejich artikulaci jazykem respondentů je text dále doplněn citacemi z přímých výpovědí obyvatel i klíčových aktérů obce. Rozhovor včetně nákresu byl veden s 41 obyvateli obcí různých sociodemografických skupin. Jelikož rozhovory s dalšími respondenty nepřinášely nové poznatky, považujeme rozsah získaných informací za dostačující. Vzhledem k dosažené škále vzorců každodenních aktivit a prostorového chování jej zároveň považujeme za teoreticky nasycený [blíže např. Disman 2002].

5. Identifikace hlavních problémů v případovém periferním území

Hlavní problémy, které vnímají místní obyvatelé i lokální aktéři, vystihují charakteristické rysy většiny periferií České republiky (tabulka 3). Z hlediska každodenního života se z výpovědí obyvatel a aktérů formuje základní trojúhelník představující nejdůležitější bariéry (omezení) v jejich běžném životě: (1) nabídka práce; (2) místní vybavenost službami a infrastrukturou a (3) veřejná doprava. V následujícím textu jsou blíže rozebrány všechny tři zmíněné oblasti.

Omezená nabídka pracovních příležitostí v místě bydliště a nezbytnost dalekého dojíždění, kombinovaná s nízkými platy, představuje jeden z nejčastěji zmiňovaných komplexů problémů každodenního života, který je v různých obměnách zmíněn ve většině rozhovorů. Lokální nabídka pracovních příležitostí je velmi omezená, jenom mezi lety 1991 a 2001 poklesl počet pracovních příležitostí v obci Blatno o jednu čtvrtinu (z 227 na 170).⁸ V současnosti je hlavním zaměstnavatelem v Blatně pila, která zaměstnává necelých 60 lidí, většinou v dělnických profesích bez zvláštních požadavků na kvalifikaci. Měsíční plat se podle ředitele zdejšího podniku pohybuje mezi osmi a devíti tisíci korun pro nevyučené pracovníky a 14 tisíc Kč pro zaměstnance s výučním listem. Podle hlavního mistra je práce na pile za takových podmínek výhodná hlavně pro ženy, které „nehledají vysoké příjmy, spíše upřednostňují blízkost domova a k tomu přinesou domů něco na přilepšenou“. Přestože sehnat práci v okolí není jednoduché,

⁸ Nedostatek pracovních příležitostí v místě bydliště a proměnu dostupnosti práce v případové lokalitě dokumentují výsledky cenzu. Podíl zaměstnaných obyvatel denně vyjíždějících z obce Blatno vzrostl mezi lety 1991 a 2001 z 37 % na 50 % [ČSÚ 1993, 2003]. Zároveň v obci došlo k nárůstu průměrné vzdálenosti dojížděky do zaměstnání ze 14 na 19 km, který souvisí s posílením významu větších a vzdálenějších center v dojížděkových směrech i s diverzifikací cílů pracovních pohybů. Podíl obyvatel s nedenním režimem dojížděky do zaměstnání vzrostl v Blatně mezi dvěma posledními populačními cenzy z 10 % na 17 % [ČSÚ 1993, 2003].

Tabulka 3. Hlavní problémy v případovém území

	Problém	Počet aktérů, kteří zmínili	Počet obyvatel, kteří zmínili	Celkem
Doprava	Špatná obsluha veřejnou dopravou, nenavazující spoje	8	15	23
Práce	Málo pracovních příležitostí, daleké dojíždění za prací	6	11	17
	Nízké platy	5	2	7
Vybavenost	Chybějící technická infrastruktura	9	2	11
	Nedostatečná nabídka potravin a jejich vysoká cena	4	7	11
	Špatná vybavenost ostatními službami (obchody, škola, hřiště)	0	8	8
	Nedostatečný společenský život (akce pro dospělé i děti)	0	4	4
Obyvatelstvo	Odchod mladých a vzdělaných lidí	7	4	11
Obec	Malá aktivita obce	2	2	4
	Nedostatek obecních bytů	2	0	2
Poloha	Velká vzdálenost hlavních center (velkých měst)	2	0	2

Zdroj: Řízené rozhovory s lokálními aktéry a obyvateli, červenec 2009.

Poznámka: 1. Celkem bylo osloveno 15 aktérů a 41 obyvatel. V tabulce jsou uvedeny pouze problémy, které zmínili alespoň 2 aktéři či 2 obyvatelé. 2. Číselné údaje znázorňující četnosti vyjádření slouží k základnímu orientačnímu srovnání jednotlivých výroků (identifikovaných problémů) a v žádném případě je nelze chápat jako kvantitativní empirický materiál.

lokální zaměstnavatelé se shodují, že schopní a aktivní lidé si zaměstnání (či jiný způsob obživy) najdou. Podle majitele lomu v Tisu u Blatna, který zaměstnance pro svůj podnik jen těžko hledá, je „problém v ochotě lidí pracovat, vzít práci, která tu je, a přizpůsobit se požadavkům zaměstnavatele.“ Kvalifikační nároky pro práci v lomu nejsou vysoké (stačí vyučení) a minimální měsíční plat dosahuje 14 tisíc Kč. Na omezenou nabídku pracovních příležitostí v místě bydliště obyvatelé reagují dojížděním do větších a vzdálenějších center. To však v důsledku nízkých

mezd v celém regionu není univerzálním řešením, zejména ne pro zaměstnance, kteří vykonávají málo kvalifikované profese s nejnižšími výdělky. Jak vyplývá z řízených rozhovorů, při hledání zaměstnání hraje důležitou roli vztah mezi výší mzdy a náklady na dopravu do zaměstnání. Ačkoli ve větších městech jsou platy o něco vyšší (např. pro dělnické profese v Rakovníku o jeden až dva tisíce korun), dojíždění se vzhledem k velké vzdálenosti mezi místem bydliště a pracoviště přesto nemusí vyplatit. „Dojíždění je drahé, lidé se sice do aut domlouvají, ale někdy se to stejně kvůli nízkým platům nevyplatí,“ popisuje situaci majitelka penzionu v Tisu u Blatna. Stejného názoru je i starosta Blatna, „někteří nezaměstnaní pravděpodobně práci mimo obec nehledají kvůli nákladné dopravě“. Klíčový faktor v diskutované rovnici tak představují možnosti dopravy do zaměstnání ovlivněné jak dostupností veřejné dopravy, tak příležitostmi pro spolujízdu (tedy stejné místo pracoviště, pracovní doba).

Druhou, velmi citlivě vnímanou oblast každodenního života představuje rozsah a úroveň místních služeb a nedostatečná technická infrastruktura (kanalizace, vodovod). Za klíčový problém označují shodně obyvatelé všech třech sledovaných obcí možnost nákupu běžných potravin. Hlavními vnímanými nedostatky jsou podle nich nevyhovující sortiment výrobků, jejich vysoká cena a krátké otevírací hodiny. Mobilní část populace proto v místních potravinách nakupuje jen nejnutnější zboží denní spotřeby (pečivo, noviny aj.), zatímco týdenní nákupy obstarává auty v supermarketech ve větších městech, kde jsou nižší ceny, větší výběr a příznivější otevírací hodiny. „Do místního obchodu chodí hlavně důchodci, kteří kupují to nejlevnější,“ charakterizuje omezenou klientelu majitelka obchodu s potravinami ve Velečíně. Výše nastíněný vývoj věrně dokumentuje typický příklad kauzální spirály, ve které zhoršující se nabídka služeb generuje nižší poptávku, jejímž důsledkem je další omezení nabídky služeb (otevírací doby, sortimentu zboží či cen výrobků). Provozování obchodu se již podle místostarosty Velečína z ekonomického hlediska nevyplatí: „místní obchod provozují nadšenci, důchodci, kteří ho mají ze zvyku.“

Problémy omezené lokální nabídky pracovních příležitostí a služeb, které nutí obyvatele dojíždět, jsou umocněny nedostatečnou obslužností území veřejnou dopravou. Ačkoli frekvence spojů je podle aktérů i řady obyvatel dostačující,⁹ problém představuje jejich návaznost¹⁰ a načasování s ohledem na pracovní dobu nebo krátkodobé návštěvy větších sídel (např. lékař, úřad apod.). Komplikace nastávají zejména při směnných provozech, například cesta na odpolední směnu (od 14.00 hod.) do Rakovníka, kde někteří místní obyvatelé nacházejí pracovní

⁹ Počet spojů ve všední den v obci Blatno vzrostl z 49 v roce 1991 na 56 v roce 2009, v Tisu u Blatna naopak poklesl z 9 na 7 (počet spojů v běžnou středu) [ČSAD Plzeň 1990; ČSD 1990; Chaps 2009].

¹⁰ S ohledem na koordinaci veřejné dopravy vnímají aktéři negativně krajské hranice. Území leží na pomezí tří různých krajů, o veřejné dopravě v regionu je tedy rozhodováno ze tří odlišných míst, přičemž potřebná koordinace podle místních aktérů chybí. Naopak dle oslovených aktérů dobře funguje svoz dětí do základních škol v okolních obcích.

uplatnění, trvá téměř dvě hodiny namísto obvyklých 45 minut. Přestože nabídka veřejné dopravy je v území srovnatelná s rokem 1991, v současné době není, na rozdíl od minulosti, schopna uspokojit každodenní potřeby prostorových přesunů obyvatel. Příčiny současné nespokojenosti je proto třeba hledat v komplexní proměně podoby každodenního života místních obyvatel, ke které v uplynulých 20 letech došlo, a to jak z hlediska prostorového rozmístění denních aktivit (místo zaměstnání, běžného nákupu, návštěvy lékaře apod.), tak z hlediska časových režimů (variabilní začátek pracovní doby, práce na směny apod.). Právě komplexnímu zachycení podoby každodenního života různých skupin obyvatel sledovaných obcí v kontextu existujících omezení bude věnována následující kapitola.

6. Každodenní život a mobilita obyvatel

Výše diskutované bariéry, na které musí obyvatelé případové lokality v každodenním životě reagovat, přinášejí odlišné dopady pro různé skupiny obyvatel, především v důsledku rozdílné struktury běžných denních činností a odlišných možností dopravy. Na základě obvyklých denních aktivit a s nimi spojených nároků na prostorovou mobilitu na jedné straně a možností, kterými obyvatelé disponují, na straně druhé, byly v úvodní analýze deníkových záznamů vyčleněny tyto skupiny obyvatel pro podrobnější hodnocení: (1) pracující, (2) školáci a studenti, (3) důchodci a (4) matky na mateřské dovolené. V následujícím textu jsou vždy u každé ze skupin nejprve zachyceny základní rysy podoby běžného každodenního života, následně je pozornost věnována specifickým prvkům a dílčím odlišnostem uvnitř dané skupiny obyvatel.

Pracující

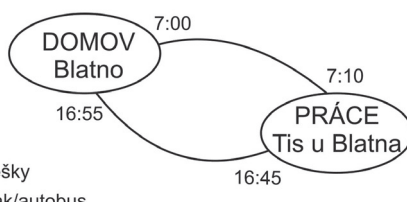
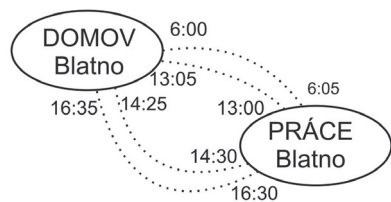
Podoba běžného dne pracujících je zpravidla velmi rutinní a kromě zaměstnání obvykle tráví většinu zbylého času doma. Základním stavebním kamenem denního rytmu je pracovní doba. V případě pravidelné pracovní doby jsou si všední dny velmi podobné. Stále více osob však začíná pracovat na směny a jednotlivé dny se pak liší v závislosti na druhu směnného provozu. Zároveň ustupuje do pozadí rozdíl mezi pracovním dnem a víkendem. Z hlediska způsobu dopravy do zaměstnání převažuje osobní automobil. Veřejnou dopravu využívají především lidé, kterým stačí k cestě za prací pouze jeden spoj. V případě nutných přestupů cestují pracující veřejnou dopravou jen výjimečně.

Ze všech sledovaných skupin obyvatel se pracující, díky poměrně vysoké mobilitě, dovedou nejlépe vyrovnat s nedostatečnou vybaveností obce službami. Skutečnost, že museli svůj život přizpůsobit každodennímu dojíždění za prací, je pro ně velkou výhodou při zajišťování nákupu zboží a služeb. Většinu běžných nákupů realizují v obci, ve které pracují (zvláště jedná-li se o větší město), a obchody v místě bydliště využívají pouze k nepravidelným nákupům nej-

Schéma 2. Příklady běžného dne pracujících osob

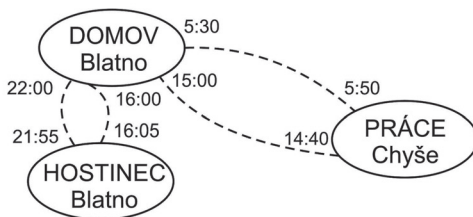
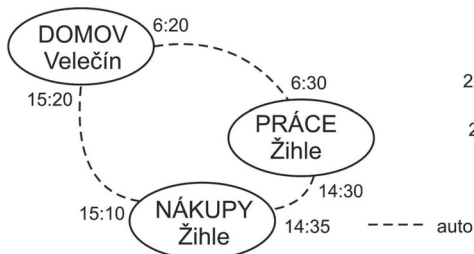
Muž, 35 let, zaměstnanec Českých drah

Žena, 40 let, prodavačka



Žena, 45 let, účetní

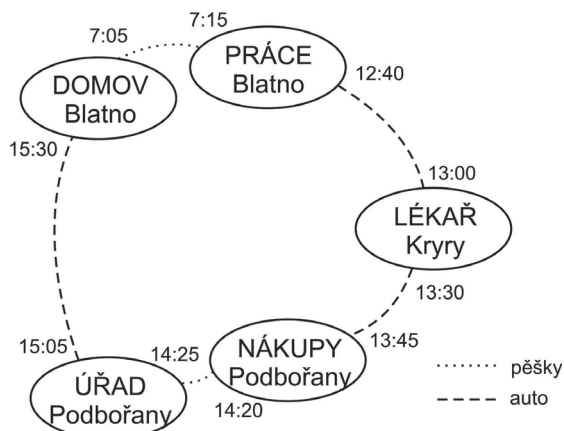
Muž, 24 let, mistr výroby



Zdroj: Vlastní šetření, červenec 2009.

Schéma 3. Příklad neobvyklého dne pracujících s větším počtem stanic

Žena, 41 let, úřednice



Zdroj: Vlastní šetření, červenec 2009.

nutnějšího základního zboží. Běžné denní nákupy jsou doplněny pravidelnými, obvykle víkendovými „velkými nákupy“ v hyper- a supermarketech v okolních větších centrech (nejčastěji Rakovník, Jesenice, Podbořany, Plzeň). Velký nákup je v naprosté většině případů realizován s využitím osobního automobilu.

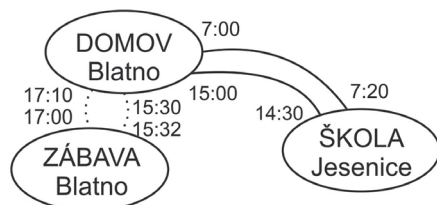
Volný čas (večery, víkendy) tráví pracující většinou doma, pouze ve výjimečných případech cestují mimo obec. Mezi hlavní volnočasové činnosti patří péče o domácnost, zahradu a dům, v případě mužů též návštěva hospod. Určitá rutinnost výše nastíněného obrazu trávení volného času bývá narušena příležitostnými společenskými akcemi v obci (např. setkávání myslivců, zahrádkářů, Sokola, rybářské závody, plesy a zábavy, sportovní utkání), kterých se většina dotázaných obvykle účastní. Základní rysy každodenního života pracujících dokumentují příklady prezentované na schématech 2 a 3.

Školáci a studenti

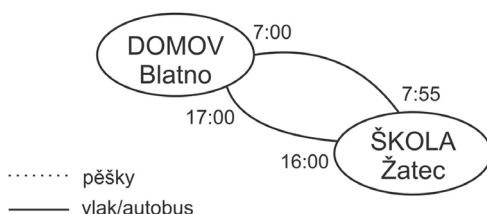
V žádné ze studovaných obcí v současné době nefunguje základní škola, proto školáci dojíždí do okolních obcí. Veřejná doprava do základních škol je vnímána jako funkční a odjezdy a příjezdy školních autobusů vyhovují době vyučování. Studenti středních škol jsou odkázáni na klasické spoje veřejné dopravy a jen ve velmi omezené míře využívají spolujízdu s některým z rodičů. Nutnost dojíždění a závislost na veřejné dopravě představuje pro studenty a školáky významný limitující prvek z hlediska jejich prostorových přesunů a časové flexibility. Život školáků a studentů je tak velmi silně vázán na školu a místo bydliště (schéma 4). Závislost na veřejné dopravě se projevuje zejména v omezených možnostech trávení volného času organizovanou formou (např. zájmové kroužky, sportovní kluby). Organizované volnočasové aktivity, které mohou přespolečně žáci a studenti využívat, totiž musí být vázány na místo školy a bezprostřední dobu po vyučování. Dojíždění veřejnou dopravou z domova, popř. přímo ze školy s primárním

Schéma 4. Příklad denního pohybu studenta základní a střední školy

Žena, 13 let, student, ZŠ



Žena, 18 let, student, SŠ



Zdroj: Vlastní šetření, červenec 2009.

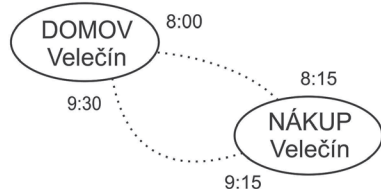
cílem účasti v zájmové volnočasové aktivitě se v získaných deníkových schématech neobjevuje. Jak vyplývá z uskutečněných rozhovorů, jedinou alternativní možností je využití rodičů, kteří své děti odvezou automobilem. Specifickou roli v trávení volného času starších teenagerů hrají občasné páteční či sobotní výpravy na vybrané akce typu zábava, diskotéka, příp. koncert do okolních obcí, výjimečně i do velkých měst.

Důchodci

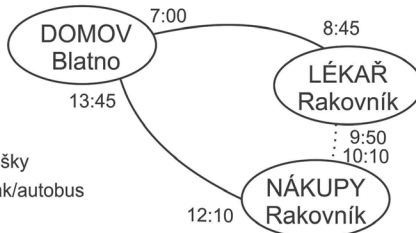
Senioři představují nejméně mobilní skupinu obyvatel, která tráví v místě bydliště většinu svého času. Významná část důchodců neopouští svůj byt/dům po celý den a cesty mimo domov jsou pro ně výjimečné. Často je tomu tak ze zdravotních důvodů. Na druhou stranu někteří senioři jsou velice činorodí a provozují různé aktivity v obci (např. procházky, houbaření, nákupy, návštěvy) i mimo ni (např. nákupy, lékař). Nepřilíší četným, avšak významným důvodem cestování je náv-

Schéma 5. Příklady denního pohybu důchodců

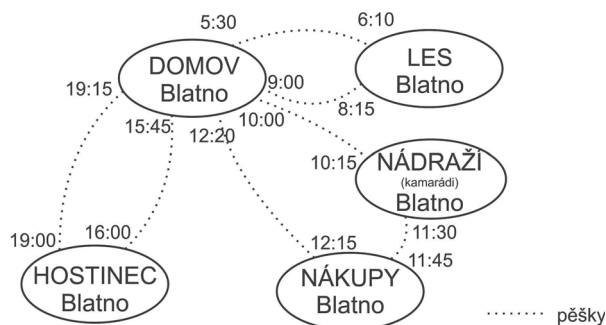
Žena, 73 let, důchodce



Žena, 64 let, důchodce



Muž, 61 let, důchodce



Zdroj: Vlastní šetření, červenec 2009.

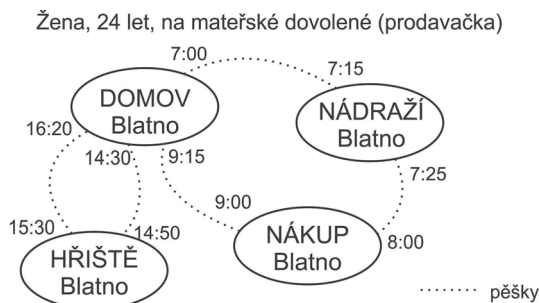
štěva příbuzných, kteří žijí v některé z obcí v blízkém okolí. Oproti běžnému dni pracujících osob a studentů však nemá běžný den důchodců pevný časový režim (schéma 5).

Horší nabídku služeb v obci a nevyhovující dopravní spojení lze označit za podstatné bariéry v každodenním životě seniorů ve sledovaném území. Malé nákupy zajišťují senioři většinou v místních potravinách, kam chodí pěšky, nebo jezdí na kole. Kvůli nedostatečné nabídce a vysokým cenám se však i oni snaží obstarávat potraviny formou „velkého nákupu“ ve větších centrech. Pokud mají důchodci k dispozici automobil, jehož provoz jsou schopni finančně pokrýt, mohou si jednoduše zařídit vše potřebné v okolních nebo vzdálenějších sídlech. Proto se také senioři snaží využívat k dopravě vlastní automobil co nejdéle. Většina oslovených seniorů se však ze zdravotních nebo finančních důvodů nemůže na samostatnou dopravu osobním vozem spolehnout, a stává se proto závislá na dalších osobách. V této souvislosti se ukazuje jako významný prvek v životě seniorů rodinná a sousedská výpomoc při nákupech a cestách do okolních obcí. Další druh výpomoci seniorům poskytují samy obce, které například zajišťují v různých formách pro seniory obědy.

Matky na mateřské dovolené

Provedené rozhovory ukázaly, že osobní automobil hraje významnou roli v denním životě žen s malými dětmi. Během dne totiž musí zkoordinovat jak vlastní aktivity a činnosti spojené s chodem domácnosti, tak i potřeby svých dětí. Dosažitelnost funkcí, které nejsou lokalizovány v docházkové vzdálenosti od domova, je veřejnou dopravou výrazně omezena. Z toho důvodu jsou také aktivity matek bez přístupu k automobilu silně vázány na místo bydliště (schéma 6). Velmi pozitivně proto hodnotí maminky z Blatna existenci mateřské školky a dět-

Schéma 6. Příklad obvyklého dne ženy na mateřské dovolené



Zdroj: Vlastní šetření, červenec 2009.

ského hřiště v obci (na rozdíl od dalších dvou sledovaných obcí, kde musí matky děti do školky vozit). Rodiny s dětmi se velmi aktivně účastní společenských i sportovních akcí v obci zaměřených jak na děti, tak na dospělé, a to zejména díky minimálním nárokům na dopravní přesuny spojené s jejich návštěvou.

7. Adaptační strategie obyvatel

Nejradikálnější strategií, jak se vypořádat s výše diskutovanými bariérami v každodenním životě, je odchod z lokality. Strategie migrace představuje, slovy Jarvis [2005], jednorázové významné životní rozhodnutí směřující k zásadní změně infrastruktury každodenního života, které využívají především mladí lidé. Odchod mladých a vzdělaných obyvatel je mezi místními aktéry vnímán jako velice negativní proces, jehož příčinou je především špatné pracovní uplatnění v místě bydliště, kombinované s obtížným dojížděním a nízkými platy v regionu. Podle starosty Tisu u Blatna „by někteří mladí třeba rádi zůstali, ale když zde nenajdou práci, stěhují se za ní jinam.“ Obtížně dostupná je práce zejména pro osoby s vyšší kvalifikací. Ani místní elity, jejichž potomci studují vysokou školu, nepředpokládají, že by se mladá generace po dostudování do obce vrátila. Ze zkušenosti svých synů potvrzuje důvody odchodu i lesní hospodář z Blatna: „vysokoškoláci se tu neuplatní, odcházejí pryč, stěhují se sem jen lidé se vztahem k přírodě.“ Též samotní studenti a mladí lidé dokončující studia považují odchod do větších měst za nutnost bez alternativního řešení. V obcích tak zůstávají především lidé středního a staršího věku, s nižším vzděláním, kteří mají možnost do zaměstnání dojíždět.

Za určitý předstupeň migrace lze považovat nedenní dojíždění. Přechodné přenocování v místě zaměstnání umožňuje překonat velkou vzdálenost mezi bydlištěm a sídly nabízejícími lépe finančně ohodnocené pracovní příležitosti (zejména Praha, popř. další velká města). Jak ukázala analýza údajů o dojížděci (viz kapitolu 3) i rozhovory realizované během terénního šetření, tuto strategii, podobně jako migraci, volí nejčastěji mladí lidé na počátku produktivního věku. Nedenní dojíždění však ve skutečnosti nepředstavuje dlouhodobě udržitelné řešení a v řadě případů směřuje k trvalé změně bydliště, tj. uplatnění strategie odchodu (často přichází spolu se „zakotvením“ vázaném na založení rodiny).

Jedním z dalších způsobů, jak překonat omezené možnosti pracovního uplatnění v místě bydliště, je též podnikání, které představuje specifickou adaptační strategii. „Kdo je schopný a aktivní, vymyslí, jak se tu uživit,“ je přesvědčen mladý živnostník z Blatna, „podnikání ve službách zaměřených na místní občany se zde asi moc neuživí, ale podnikání jiného druhu určitě,“ dodává. Řada podnikatelských činností není vázaná na velká města a lze je provozovat v podstatě kdekoli, včetně malých a odlehklých obcí. Příkladem může být právě již zmíněný živnostník, jenž se zabývá restaurováním historického nábytku. Zakázky získává z Prahy, odkud se před deseti lety s rodinou přistěhoval, či přes reference na svou dosavadní práci. Potřebný materiál nakupuje nejčastěji přes Internet. Podobným příkladem takto aktivního přístupu je rodina provozující penzion v Tisu u Blat-

na. Využití přírodní atraktivity Blatenska vedlo rodinu ke koupi polorozpadlého objektu a k vybudování penzionu s restaurací. Hlavní klientelu restaurace tvoří chataři a chalupáři, pár mladších místních obyvatel, výletníci, houbaři a několi-krát do roka i myslivci z Německa.

Společným jmenovatelem všech tří výše diskutovaných strategií je nutnost určitého druhu odvahy a odhodlání, které je činní akceptovatelné jen pro omeze-ný okruh obyvatel (tj. především mladé a kvalifikované osoby). Migrace a nede-ní dojíždění znamenají „krok do neznáma“, který ve větší, či menší míře přiná-ší zpretrhání vazeb s původním místem bydliště, založení podniku (životnosti) zase klade zvýšené nároky na vlastní aktivitu a sebedůvěru. Pro většinu obyva-tel periferních obcí tak představuje nejschůdnější strategii každodenní dojíždě-ní do zaměstnání do okolních sídel. Rozhodujícím faktorem při hledání práce je pak rovnováha mezi výší nabízených výdělků a nákladů na dojíždění (zejména finančních, ale též vázaných na chod domácností), která byla podrobněji disku-tována v kapitole 5.

Doposud byla věnována pozornost především strategiím vázaným na zajiš-tění obživy, tj. práci, která představuje stěžejní stavební aktivitu každodenního života a zároveň i jeden ze zásadních problémů případových obcí. Z pohledu komplexního hodnocení každodenního života je však nutno rozšířit diskusi též na další důležité denní aktivity, které souvisí zejména se spotřebou služeb. Klíčo-vý adaptační mechanismus zde představuje zvýšená prostorová mobilita jakožto všeobecná reakce na prostorovou disperzi míst běžných denních aktivit mimo místo bydliště. Nástrojem a zároveň i symbolem možnosti flexibilního pohybu, překonání prostorových neshod a zajištění běžného chodu domácností je osobní automobil. Automobil je kromě dojíždění za prací nutný rovněž k zajištění náku-pů, návštěv lékaře, vzdělávacích institucí a dalších obslužných zařízení. Z toho důvodu považuje většina lidí v produktivním věku auto za nezbytnou podmín-ku, která k životu na venkově patří. V řadě rodin je jeden vůz nedostačující pro zajištění každodenního chodu domácnosti (například v rodinách, kde pracu-je muž i žena v jiné obci). Velmi citlivě vnímají omezené možnosti pohybu bez autemobilu také senioři, pro které auto představuje symbol nezávislosti. Pakliže vůz vlastní (a zdravotní stav jim umožňuje řídit), velmi si toho váží a snaží se jej využívat, co nejdéle to je možné.

Význam osobního automobilu v každodenním životě obyvatel potvrzuje příběh mladé matky na mateřské dovolené. Do Blatna (Malměřic) se přistěhovala z města před 15 lety, za manželem, který se zde narodil. Měla však svoji podmín-ku: „půjdu za Tebou na venkov, jen když budu mít vlastní auto“. Díky vlastní-mu autu je velice mobilní a nezávislá, za prací i službami bez problémů kamkoli dojede: „za chvíli jedeme na nákupy do Prahy, v Centru Chodov mají slevy“. Automobil ji také významně usnadňuje péči o děti, které může rychle dopravit do školky, za kamarády nebo na volnočasové aktivity.

Jiné způsoby vyrovnání se s prostorovými neshodami musejí nalézt lidé, kteří auto nevlastní nebo nemají dostatečné finanční prostředky na jeho provoz, a rovněž osoby, které nejsou ze zdravotních či jiných důvodů způsobilé k říze-

ní vozidla (např. staří lidé, mládež). Veřejná doprava, jak již bylo diskutováno v kapitole 5, není dostatečně flexibilní, a nemůže tak uspokojit řadu běžných potřeb „nemotorizovaných“ obyvatel. V případové lokalitě se proto v poměrně velké míře uplatňují různé formy spolujízdy a sousedské výpomoci. Nejčastěji je spolujízda využívána v rámci rodiny. Denní program jednotlivých členů domácnosti (rodičů, dětí/studentů, prarodičů) je pak složité koordinován a plánován tak, aby „nemotorizovaní“ členové domácnosti mohli alespoň část denních cest realizovat automobilem jako spolujezdcí.

Spolujízda však není omezena pouze na členy domácnosti. Relativně častá je při cestě do zaměstnání, ačkoli klade vysoké nároky na prostorovou i časovou synchronizaci potřeb dojíždějících. Příkladem, kdy je spolujízda do zaměstnání místními obyvateli pravidelně využívána, je dojíždění do podniku v Rakovníku, kde vedení umožnilo zařazení zaměstnanců ze sobě blízkých obcí do společných směn. Další, často se vyskytující situací, je nepravidelná sousedská spolujízda, kdy sousedé z řad studentů a důchodců využívají pravidelných cest zaměstnaných osob. Poslední, ale velmi důležitou formu sousedské výpomoci identifikovanou v případové lokalitě představuje občasný dovoz nákupů seniorům.

8. Závěr

Dostupnost funkcí a aktivit je důležitou součástí kvality života i významným faktorem ovlivňujícím životní šance lidí [Farrington, Farrington 2005]. Ačkoli požadavky na dostupnost se u různých skupin obyvatel žijících v různých územích liší, dosažitelnost základních funkcí, tedy práce a služeb, představuje jeden z klíčových faktorů sociální participace a stabilizace populace ve venkovských a periferních oblastech [Farrington, Farrington 2005; Halseth, Ryser 2006; Musil 2006].

Tento příspěvek se zaměřil na odhalení hlavních omezení v každodenním životě obyvatel periferních venkovských obcí, poznání organizace jejich základních denních činností a adaptačních strategií, které využívají k překonávání nedostatečné nabídky pracovních příležitostí a základní občanské vybavenosti v místě bydliště. Hloubková sonda do komplexní podoby každodenního života odhalila některé strategie a denní praktiky, které jednotlivci a domácnosti využívají k překonávání vzdálenosti mezi bydlištěm a místy lokalizace pracovní a obslužné funkce a jejichž podoba závisí především na stadiu životního cyklu, socioekonomickém postavení a věku. Prezentovaný empirický výzkum chování obyvatel, vycházející z teoretického a metodického aparátu geografie času, tak přispívá k poznání málo probádané složky sociální exkluze venkovského obyvatelstva.

Ačkoli validita prezentovaných zjištění je pro případovou lokalitu poměrně vysoká, formulace obecně platných závěrů je problematická. Přesto však realizované šetření poukázalo na některé skutečnosti, které lze považovat za platné i v jiných periferních venkovských oblastech České republiky. Především se jedná o potvrzení klíčového významu mobility pro venkovské obyvatelstvo. Jestliže ve

městech je mobilita volbou, v případě venkovských periferií se jedná o nutnost. Různé formy dojížděky proto představují nejdůležitější adaptační strategie jedinců a domácností vedoucí k překonávání prostorových neshod mezi místem bydliště a lokalizací práce a služeb. Vedle každodenního cestování za prací výzkum prokázal významný nárůst role nedenní dojížděky do zaměstnání, zejména u mladších a vzdělanějších obyvatel a u mužů žijících v malých periferních obcích. Zde je třeba upozornit na potenciální nebezpečí pro stabilitu a sociální rozvoj těchto území, jelikož nedenní dojížděka funguje jako mechanismus částečného vyčlenění aktivních obyvatel z běžného chodu obce, či jejich konečného odchodu z původního místa bydliště.

Obecně jsou lidé žijící na venkově ochotni dojíždět do větších center za různými funkcemi a aktivitami, klíčovým předpokladem mobilního denního režimu je však možnost využívat osobní automobil. Mezi hlavní bariéry denní mobility jedinců a domácností pak patří omezené finanční zdroje, které znemožňují auto vlastnit, příp. „uživit“ (málo kvalifikovaní, nezaměstnaní lidé, senioři), špatné fyzické zdraví (staří lidé), či nedostatek kompetencí k řízení vozu (děti, mládež). Některé z těchto bariér by jistě pomohla zmírnit dobře koordinovaná veřejná doprava. Pro určité skupiny obyvatel však není tento způsob dopravy schůdný vzhledem k striktně vázaným časovým rozpočtům (např. matky s dětmi), či zdravotním problémům (např. staří lidé). Na druhou stranu je obtížná dosažitelnost funkcí překonávána i jinými prostředky než mobilitou, zejména rozvinutou rodinnou a sousedskou výpomocí mezi obyvateli (především vůči seniorům). Svou podpůrnou roli hrají i obce formou poskytování různých specifických „sociálních“ služeb.

JANA TEMELOVÁ je odbornou asistentkou na katedře sociální geografie a regionálního rozvoje Přírodovědecké fakulty Univerzity Karlovy v Praze, kde působí v týmu Urbánní a regionální laboratoře. Zabývá se výzkumem a pedagogickou činností v oblasti geografie města.

JAKUB NOVÁK je absolvent postgraduálního studia na katedře sociální geografie a regionálního rozvoje Přírodovědecké fakulty Univerzity Karlovy v Praze, kde působí jako vědecký pracovník v rámci týmu Urbánní a regionální laboratoře. Věnuje se geografii času a problematice denní mobility obyvatel.

LUCIE POSPÍŠILOVÁ je studentkou postgraduálního studia sociální geografie na katedře sociální geografie a regionálního rozvoje Přírodovědecké fakulty Univerzity Karlovy v Praze. Je zapojena do pracovního týmu Urbánní a regionální laboratoře. Zabývá se geografii města a výzkumem každodenního života.

NINA DVOŘÁKOVÁ je studentkou postgraduálního studia obecné otázky geografie na katedře sociální geografie a regionálního rozvoje Přírodovědecké fakulty Univerzity Karlovy v Praze. Je zapojena do pracovního týmu Urbánní a regionální laboratoře. Zabývá se geografii města a výzkumem kvality rezidenčního prostředí.

Literatura

- Altschuler, Andrea, Carol P. Somkin, Nancy E. Adler. 2004. „Local Services and Amenities, Neighborhood Social Capital, and Health.“ *Social Science & Medicine* 59 (6): 1219–1229.
- Čermák, Zdeněk, Martin Hampl, Jan Müller. 2009. „Současné tendence vývoje obyvatelstva metropolitních areálů v Česku: dochází k významnému obratu?“ *Geografie – Sborník ČGS* 114 (1): 37–51.
- Disman, Miroslav. 2002. *Jak se vyrábí sociologická znalost*. Praha: Karolinum.
- Drudy, P. J., Stacy M. Drudy. 1979. „Population Mobility and Labour Supply in Rural Regions: North Norfolk and the Galway Gaeltacht.“ *Regional Studies* 13 (1): 91–99.
- Ellaway, Anna, Sally Macintyre. 1996. „Does Where You Live Predict Health Related Behaviours? A Case Study in Glasgow.“ *Health Bulletin* 54 (6): 443–446.
- Ellegård, Kajsa. 1999. „A Time-geographical Approach to the Study of Everyday Life of Individuals – a Challenge of Complexity.“ *GeoJournal* 48 (3): 167–175.
- Errington, Andrew. 1994. „The Peri-urban Fringe: Europe's Forgotten Rural Areas.“ *Journal of Rural Studies* 10 (4): 367–375.
- Farrington, John, Conor Farrington. 2005. „Rural Accessibility, Social Inclusion and Social Justice: towards Conceptualisation.“ *Journal of Transport Geography* 13 (1): 1–12.
- Findlay, Allan M., Aileen Stockdale, Anne Findlay, David Short. 2001. „Mobility as a Driver of Change in Rural Britain: an Analysis of the Links between Migration, Commuting and Travel to Shop Patterns.“ *International Journal of Population Geography* 7 (1): 1–15.
- Flamm, Michael, Vincent Kaufmann. 2006. „Operationalising the Concept of Motility: a Qualitative Study.“ *Mobilities* 1 (2): 167–189.
- Föbker, Stefanie, Reinhold Grotz. 2006. „Everyday Mobility of Elderly People in Different Urban Settings: The Example of the City of Bonn, Germany.“ *Urban Studies* 43 (1): 99–118.
- Giddens, Anthony. 1984. *The Constitution of Society. Outline of the Theory of Structuration*. Cambridge: Polity.
- Greenwood, Michael J. 1985. „Human Migration: Theory, Models and Empirical Studies.“ *Journal of Regional Science* 25 (4): 521–544.
- Hallin, Per Olof. 1991. „New Paths for Time-geography?“ *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography* 73 (3): 199–207.
- Halseth, Greg, Laura Ryser. 2006. „Trends in Service Delivery: Examples from Rural and Small Town Canada, 1998 to 2005.“ *Journal of Rural and Community Development* 1 (2): 69–90.
- Hampl, Martin. 2004. „Současný vývoj geografické organizace a změny v dojížděce za prací a do škol v Česku.“ *Geografie – Sborník ČGS* 109 (3): 205–222.
- Hägerstrand, Torsten. 1970. „What about People in Regional Science?“ *Papers in Regional Science* 24 (1): 6–21.
- Higgs, Gary, Sean D. White. 1997. „Changes in Service Provision in Rural Areas. Part 1: The Use of GIS in Analysing Accessibility to Services in Rural Deprivation Research.“ *Journal of Rural Studies* 13 (4): 441–451.
- Ira, Vladimír. 2001. „Geografia času: přístup, základné koncepty a aplikácie.“ *Geografický časopis* 53 (3): 231–248.
- Ira, Vladimír. 2003. „Rural Space in Slovakia: Changes of Spatial Structures and Spatial Behavioural Patterns.“ *Acta Universitatis Carolinae – Geographica* 38 (1): 119–129.
- Ira, Vladimír. 2006. „Každodenné aktivity člověka z pohledu geografie času.“ *Acta Geographica Universitatis Comenianae* 47: 57–66.
- Jančák, Vít. 2001. „Příspěvek ke geografickému výzkumu periferních oblastí na mikroregionální úrovni.“ *Geografie – Sborník ČGS* 106 (1): 26–35.

- Jarvis, Helen. 2005. „Moving to London Time, Household Co-ordination and the Infrastructure of Everyday Life.“ *Time & Society* 14 (1): 134–154.
- Kaufmann, Vincent, Manfred Max Bergman, Dominique Joye. 2004. „Motility: Mobility as Capital.“ *International Journal of Urban and Regional Research* 28 (4): 745–756.
- Křížková, Alena, Marta Vohlídalová. 2009. „Rodiče na trhu práce: mezi prací a péčí.“ *Sociologický časopis / Czech Sociological Review* 45 (1): 31–60.
- Kučerová, Silvie, Zdeněk Kučera. 2009. „Changes in the Rural Elementary Schools Network in Czechia during the Second Half of the 20th Century and Its Possible Impact on Rural Areas.“ *European Countryside* 1 (3): 125–140.
- Kuldová, Silvie. 2005. „Podbořansko – nová či klasická periferie?“ Pp. 100–108 in Marie Novotná (ed.). *Problémy periferních oblastí*. Praha: Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje.
- Ley, David. 1983. *A Social Geography of the City*. New York, London: Harper and Row.
- Lishner, Denise M., Mary Richardson, Phyllis Levine, Donald Patrick. 1996. „Access to Primary Health Care among Persons With Disabilities in Rural Areas: A Summary of the Literature.“ *The Journal of Rural Health* 12 (1): 45–53.
- Macešková, Marie, Martin Ouředníček, Jana Temelová. 2009. „Sociálně prostorová diferenciacie v České republice: implikace pro veřejnou (regionální) politiku.“ *Ekonomický časopis* 57 (7): 700–715.
- Majerová, Věra et al. 2003. *Český venkov 2003: situace před vstupem do EU*. Praha: Česká zemědělská univerzita, Provozně ekonomická fakulta, Credit.
- Marada, Miroslav. 2001. „Vymezení periferních oblastí Česka a studium jejich znaků pomocí statistické analýzy.“ *Geografie – Sborník ČGS* 106 (1): 12–25.
- Marada, Miroslav, Viktor Květoň. 2010. „Diferenciace nabídky dopravních příležitostí v českých obcích a sociogeografických mikroregionech.“ *Geografie – Sborník ČGS* 115 (1): 21–43.
- Maryáš, Jaroslav. 1988. „Základní rysy rozmístění občanské vybavenosti v ČSSR.“ *Sborník Československé geografické společnosti* 93 (3): 199–209.
- Musil, Jiří. 2006. „Regionální a místní formy sociálního vyloučení a jak jim čelit – problém vnitřních periferií v České republice.“ Pp. 25–40 in Tomáš Sirovátka (ed.). *Sociální vyloučení a sociální politika*. Brno, Praha: Masarykova univerzita, Výzkumný ústav práce a sociálních věcí.
- Musil, Jiří, Jan Müller. 2008. „Vnitřní periferie v České republice jako mechanismus sociální exkluze.“ *Sociologický časopis / Czech Sociological Review* 44 (2): 321–348.
- Novák, Jakub. 2010. *Lokalizační data mobilních telefonů: možnosti využití v geografickém výzkumu*. Disertační práce. Praha: Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje.
- Novák, Jakub, Pavlína Netrdová. 2011. „Prostorové vzorce sociálně ekonomické diferenciacie obcí v České republice.“ *Sociologický časopis / Czech Sociological Review* 47 (4): 717–744.
- Novák, Jakub, Martin Ouředníček. 2011. „Dojížďka do zaměstnání.“ Pp. 55–65 in Martin Ouředníček, Jana Temelová, Lucie Pospíšilová (eds.). *Atlas sociálně prostorové diferenciacie České republiky*. Praha: Karolinum.
- Novák, Jakub, Martin Ouředníček, Petra Špačková. 2011. „Vymezení zón rezidenční suburbanizace.“ In Martin Ouředníček, Petra Špačková, Jakub Novák (eds.). *Suburbánní rozvoj, suburbanizace a urban sprawl v České republice*. Praha: Academia. (v tisku)
- Novák, Jakub, Petra Puldová, Martin Ouředníček, Jana Temelová. 2007. „Současné procesy ovlivňující sociálně prostorovou diferenciaci České republiky.“ *Urbanismus a územní rozvoj* 10 (5): 31–35.

- Novák, Jakub, Přemysl Štych, Tomáš Hudeček. 2011. „Silniční dostupnost.“ Pp. 69–70 in Martin Ouředníček, Jana Temelová, Lucie Pospíšilová (eds.). *Atlas sociálně prostorové diferenciace České republiky*. Praha: Karolinum.
- Novák, Jakub, Jana Temelová. 2011. „Veřejná doprava.“ Pp. 71–72 in Martin Ouředníček, Jana Temelová, Lucie Pospíšilová (eds.). *Atlas sociálně prostorové diferenciace České republiky*. Praha: Karolinum.
- Nový, Vratislav. 2008. *Hodnocení dostupnosti služeb Plzeňského kraje pomocí síťových analýz*. Diplomová práce. Praha: Univerzita Karlova, katedra aplikované geoinformatiky a kartografie.
- Ouředníček, Martin, Petra Špačková, Marie Feřtřová. 2011. „Změny sociálního prostředí a kvality života v depopulačních regionech České republiky.“ *Sociologický časopis / Czech Sociological Review* 47 (4): 777–803.
- Ouředníček, Martin, Jana Temelová, Lucie Pospíšilová (eds.). 2011. *Atlas sociálně prostorové diferenciace České republiky*. Praha: Karolinum.
- Pratt, Andy C. 1996. „Coordinating Employment, Transport and Housing in Cities: An Institutional Perspective.“ *Urban Studies* 33 (8): 1357–1375.
- Rogerson, Robert J. 1999. „Quality of Life and City Competitiveness.“ *Urban Studies* 36 (5–6): 969–985.
- Scheiner, Joachim, Birgit Kasper. 2003. „Lifestyles, Choice of Housing Location and Daily Mobility: The Lifestyle Approach in the Context of Spatial Mobility and Planning.“ *International Social Science Journal* 55 (176): 319–332.
- Szczyrba, Zdeněk. 2000. „Venkovský obchod v ČR v podmínkách ekonomické transformace.“ *Urbanismus a územní rozvoj* 3 (6): 15–19.
- Szczyrba, Zdeněk. 2005. „Venkovský maloobchod v Česku a jeho nová pozice: diskusní příspěvek k problematice periferních oblastí.“ Pp. 53–60 in Marie Novotná (ed.). *Problémy periferních oblastí*. Praha: Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje.
- Valentine, Gill. 1997. „My Son's a Bit Dizzy' ,My Wife's a Bit Soft': Gender, Children and Cultures of Parenting.“ *Gender, Place and Culture: A Journal of Feminist Geography* 4 (1): 37–62.
- Whelan, Amanda, Neil Wrigley, Daniel Warm, Elizabeth Cannings. 2002. „Life in a ,Food Desert'.“ *Urban Studies* 39 (11): 2083–2100.
- Williams, Ian D., Aaron Bird. 2003. „Public Perceptions of Air Quality and Quality of Life in Urban and Suburban Areas of London.“ *Journal of Environmental Monitoring* 5 (2): 253–259.

Zdroje dat

- ČSAD Plzeň. 1990. *Jízdní řád autobusových linek 1990/1991: Západočeský kraj*. Plzeň: ČSAD.
- ČSAD Ústí nad Labem. 1990. *Jízdní řád autobusových linek 1990/1991: Severočeský kraj*. Ústí nad Labem: ČSAD.
- ČSD. 1990. *Jízdní řád ČSD 1990/91*. Praha: Československé státní dráhy.
- ČSÚ. 1993. *Sčítání lidu, domů a bytů (SLDB) 1991*. Praha: Český statistický úřad (ČSÚ). [datový soubor]
- ČSÚ. 2003. *Sčítání lidu, domů a bytů (SLDB) 2001*. Praha: Český statistický úřad (ČSÚ). [datový soubor]
- ČSÚ. 2004. *Sčítání lidu, domů a bytů k 1. 3. 2001 – dojíždka a vyjíždka k 1. 3. 2001*. Praha: Český statistický úřad (ČSÚ). [datový soubor]
- ČSÚ. 2009. *Databáze demografických údajů za obce ČR*. Praha: Český statistický úřad (ČSÚ). [datový soubor]
- Chaps s.r.o. 2009. *Jízdní řády IDOS*. Brno: Chaps s.r.o. [www.idos.cz]