

UNIVERZITA PARDUBICE

FAKULTA EKONOMICKO-SPRÁVNÍ

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2023

Denisa Hloušková

Univerzita Pardubice
Fakulta ekonomicko-správní

Disproporce mezi funkčními a administrativními regiony v systému
veřejné správy České republiky

Bakalářská práce

2023

Denisa Hloušková

Univerzita Pardubice
Fakulta ekonomicko-správní
Akademický rok: 2022/2023

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Denisa Hloušková**
Osobní číslo: **E19051**
Studijní program: **B0488A050001 Hospodářská politika a veřejná správa**
Specializace: **Veřejná ekonomika a správa**
Téma práce: **Disproporce mezi funkčními a administrativními regiony v systému veřejné správy České republiky**
Zadávací katedra: **Ústav správních a sociálních věd**

Zásady pro vypracování

Cílem bakalářské práce je vyhodnotit disproporce mezi funkčními a administrativními regiony a poukázat na možné problémy, které z této disproporce plynou v každodenním životě obyvatel a firem. Veřejná správa je založena na skladebném systému administrativních regionů. Skutečné regionální vazby však tomuto uspořádání mnohdy neodpovídají, což vytváří nekomfortní situace pro občany a firmy při komunikaci s veřejnou správou.

Osnova:

- Rešerše odborné literatury, stanovení cílů práce.
- Regionalistika, regionalizace.
- Systém veřejné správy v České republice.
- Analýza disproporcí mezi funkčními a administrativními regiony.
- Vyhodnocení disproporcí mezi funkčními a administrativními regiony.
- Formulace závěru a doporučení.

Rozsah pracovní zprávy: **cca 35 stran**
Rozsah grafických prací:
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:

BLAŽEK, Jiří a David UHLÍŘ. Teorie regionálního rozvoje: nástin, kritika, implikace. Praha: Univerzita Karlova, nakladatelství Karolinum, 2020. ISBN 978-802-4645-667.
HENDRYCH, Dušan a kol. Správní věda: teorie veřejné správy. 4., aktualiz. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2014. 242 s. ISBN 978-80-7478-561-0.
KLAPKA, Pavel. Regiony a regionální taxonomie: koncepty, přístupy, aplikace: základy veřejné správy. Aktualizované 2. vydání. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2019. ISBN 978-802-4454-481.
LOCHMANNOVÁ, Alena. Veřejná správa: základy veřejné správy. Aktualizované 2. vydání. Prostějov: Computer Media, 2020. ISBN 978-80-7402-417-7.
LUX, Gábor, ed. a HORVÁTH, Gyula, ed. The Routledge handbook to regional development in Central and Eastern Europe. London: Routledge, Taylor & Francis Group, 2018. 323 stran. ISBN 978-1-4724-8571-7.
PÁNA, Lubomír a kol. Nástroje a aktuální problémy regionální politiky. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, z.ú., 2016. 94 stran. Studia. ISBN 978-80-87472-99-6.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Martin Maštálka, Ph.D.**
Ústav správních a sociálních věd

Datum zadání bakalářské práce: **1. září 2022**
Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2023**

prof. Ing. Jan Stejskal, Ph.D. v.r.
děkan

L.S.

doc. Ing. Jan Černožorský, Ph.D. v.r.
vedoucí ústavu

V Pardubicích dne 1. září 2022

Prohlašuji:

Práci s názvem Disproporce mezi funkčními a administrativními regiony v systému veřejné správy České republiky jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 7/2019 Pravidla pro odevzdávání, zveřejňování a formální úpravu závěrečných prací, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 27. 4. 2023

Denisa Hloušková v. r.

PODĚKOVÁNÍ

Touto cestou bych ráda poděkovala vedoucímu mé bakalářské práce Ing. Martinu Maštálkovi, Ph.D. za odborné vedení, trpělivost a ochotu, kterou mi v průběhu zpracování bakalářské práce věnoval.

ANOTACE

Bakalářská práce se zabývá rozdíly mezi administrativními a funkčními regiony veřejné správy v České republice. První část práce vymezuje veřejnou správu, její historii a zároveň současnost. Druhá část obsahuje charakteristiku regionálního rozvoje, regionu a regionální politiky. Další část práce se zaměřuje na funkční regiony, kde jsou zkoumány regionální vazby na hranici dvou administrativních regionů v rámci jedné bicentrické aglomerace Hradec Králové – Pardubice. Závěr práce se věnuje dojížděcí za prací u ekonomicky aktivních obyvatel. Tyto obyvatelé žijí v obcích, které se nacházejí na hranici Královehradeckého a Pardubického kraje.

KLÍČOVÁ SLOVA

aglomerace, funkční region, region, regionální rozvoj, veřejná správa

TITLE

Disproportion between functional and administrative regions in the system of public administration of the Czech Republic

ANNOTATION

The bachelor work deals with the differences between administrative and functional regions of public administration in the Czech Republic. The first part defines public administration, its history and at the same time the present. The second part contains the characteristics of regional development, the region and regional policy. Another part of the work focuses on functional regions, where regional links on the border of two regions within one bicentric agglomeration Hradec Králové – Pardubice. The conclusion of the work is devoted to commuting to work for economically active residents. These residents live in municipalities located on the border of the Královehradcký and Pardubický regions.

KEYWORDS

agglomeration, functional region, region, regional development, public administration

OBSAH

OBSAH.....	8
SEZNAMY ILUSTRACÍ A TABULEK.....	10
SEZNAM ZKRATEK A ZNAČEK	11
ÚVOD	12
1 VEŘEJNÁ SPRÁVA ČESKÉ REPUBLIKY	14
1.1 Definice a dělení	14
1.2 Historie veřejné správy v České republice	14
1.3 Současná veřejná správa v České republice	15
1.3.1 Státní správa.....	16
1.3.2 Samospráva.....	18
2 REGIONÁLNÍ ROZVOJ A REGIONY.....	19
2.1 Region.....	19
2.1.1 Struktura regionu	19
2.1.2 Hranice regionu.....	20
2.1.3 Řád a hierarchie regionů	21
2.1.4 Typologie regionů.....	21
2.2 Regionalistika	22
2.3 Regionalizace.....	23
2.4 Regionalismus.....	24
2.5 Regionální politika.....	25
2.5.1 Nástroje regionální politiky	27
2.6 Regiony soudržnosti	29
3 FUNKČNÍ REGIONY	33
3.1 Vymezení funkčních regionů.....	34
3.2 Funkční regiony v České republice	35

4 ANALÝZA HRADECKO-PARDUBICKÉ AGLOMERACE	36
4.1 Metodika výzkumu	36
4.2 Hradecko-pardubická aglomerace	37
4.3 Analýza dojezdových časů a vzdálenosti.....	38
4.3.1 Dojíždka do Hradce Králové.....	42
4.3.2 Dojíždka do Pardubic	43
4.3.3 Porovnání dojezdových časů	44
4.4 Analýza výjezdů za prací do jiného kraje	46
4.4.1 Ukazatel ekonomicky aktivního obyvatelstva	47
4.4.2 Porovnání dojíždky do zaměstnání do jiného kraje	48
4.5 Shrnutí výsledků analýz.....	54
ZÁVĚR	57
POUŽITÁ LITERATURA	59
ELEKTRONICKÉ ZDROJE	61
PŘÍLOHY	63

SEZNAMY ILUSTRACÍ A TABULEK

Seznam obrázků

Obrázek 1: Rozdělení veřejné správy v ČR	16
Obrázek 2: Uzavřenost funkčního regionu	22
Obrázek 3: NUTS II v ČR	32
Obrázek 4: Schéma funkčního regionu	33
Obrázek 5: Mapa metropolitních oblastí a aglomerací v ČR	35
Obrázek 6: Hradecko-pardubická aglomerace	38
Obrázek 7: Mapa vzdáleností u vybraných obcí	55

Seznam tabulek

Tabulka 1: Dělení statistických jednotek NUTS a jejich ekvivalent.....	21
Tabulka 2: Přístupy regionální politiky	27
Tabulka 3: NUTS a doporučený počet obyvatel	30
Tabulka 4: Dojíždka u obcí Královehradeckého kraje	40
Tabulka 5: Dojíždka u obcí Pardubického kraje.....	41
Tabulka 6: Porovnání dat ze SLDB 2011 a 2021	47

Seznam grafů

Graf 1: Porovnání ekonomicky aktivních obyvatel v obci v roce 2011 a 2021	48
Graf 2: Vyjíždka z Královehradeckého kraje do Pardubického kraje.....	49
Graf 3: Vyjíždka z Pardubického kraje do Královehradeckého kraje.....	49

SEZNAM ZKRATEK A ZNAČEK

ČR	Česká republika
ČOI	Česká obchodní inspekce
ČSÚ	Český statistický úřad
EU	Evropská Unie
HK	Hradec Králové
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
NUTS	Nomenklatura územních statistických jednotek
OSN	Organizace spojených národů
PCE	Pardubice
SLDB	Sčítání lidu, domů a bytů

ÚVOD

Cílem bakalářské práce je vyhodnotit disproporce mezi funkčními a administrativními regiony a poukázat na možné problémy, které z této disproporce plynou v každodenním životě obyvatel a firem. Veřejná správa je založena na skladebném systému administrativních regionů. Skutečné regionální vazby však tomuto uspořádání mnohdy neodpovídají, což vytváří nekomfortní situace pro občany a firmy při komunikaci s veřejnou správou.

Na začátku teoretické části bakalářské práce je vymezena veřejná správa v České republice. Tato část obsahuje historii, ale i současný vývoj veřejné správy. V práci se také rozebere státní správa a samospráva v České republice.

Dále se práce věnuje regionálnímu rozvoji a samotným regionům. Je zde definován pojem region, jeho hranice, struktura a také typologie regionů. Další část vysvětlí vědy regionálního rozvoje a regionální politiku. Konec této části ujasní, jaké mohou být regiony soudržnosti a co to takové regiony jsou.

Poslední teoretická část vysvětlí, co to jsou funkční regiony jako takové. Dále kapitola objasní, co to jsou metropolitní oblasti a aglomerace a jaký v nich je rozdíl. Následující podkapitola rozebere funkční regiony v České republice. Také zde budou uvedeny všechny metropolitní oblasti a aglomerace, které se v České republice nacházejí.

Praktická část bakalářské práce je zaměřena na analýzu Hradecko-pardubické aglomerace. V této části se rozebere celá Hradecko-pardubická aglomerace. V kapitole bude uvedena její poloha, počet obyvatel, jaký je účel aglomerace, ale i obce, které se v aglomeraci nacházejí. Dále se v kapitole provede analýza ukazatelů dojezdových časů a vzdáleností. Tyto ukazatele jsou vzdušná čára, automobil, autobus, kolo a vlak. U ukazatele vzdušná čára se uvede vzdálenost z obce, která leží na této hranici do centra Hradce Králové nebo do centra Pardubic. U ukazatele automobil se vyhledá nejrychlejší trasa z hraniční obce do jednoho z center aglomerace. Také se zde uvede čas, který stráví ekonomicky aktivní obyvatel obce na cestě do zaměstnání za využití automobilu. Trasa a čas bude rovněž uveden u využití kola. Ve veřejné dopravě se najde nejrychlejší spoj z hraniční obce do center aglomerace v časovém rozmezí. Toto rozmezí bude v 7 a 8 hodin ráno a u odpoledních spojů to bude rozmezí 15 a 16 hodiny odpoledne. U tohoto ukazatele se najde, kolik je možné v daném časovém rozmezí využít dopravních spojů.

Další analýza se zaměří na data ze Sčítání lidu, domů a bytů, které proběhlo v letech 2011 a 2021. Tato analýza se věnuje jen ekonomicky aktivnímu obyvatelstvu vybraných obcí. Kde tyto obce leží na hranici Hradecko-pardubické aglomerace. Data, která se získají v SLDB ukáží, do kterých krajů tyto obyvatelé vyjíždějí častěji, zda do Královehradeckého kraje nebo spíše do Pardubického kraje v letech 2011 a 2021. Závěr kapitoly se věnuje souhrnu analýz, které zanalyzují funkčnost obcí na hranicích regionu Královehradeckého a Pardubického kraje.

1 VEŘEJNÁ SPRÁVA ČESKÉ REPUBLIKY

První kapitola se zabývá pojmem veřejné správy, její definicí a dělením. Kapitola se také zaměřuje na historii veřejné správy, ale také na současnou podobu veřejné správy v České republice.

1.1 Definice a dělení

Pojem veřejná správa nelze jednoznačně definovat, jelikož jednoznačná definice neexistuje. Obecně lze říct, že veřejná správa je subjekt činností, které jsou zřízeny pro veřejný zájem. Právník Pavel Průcha definoval veřejnou správu těmito slovy jako: „*správu veřejných záležitostí ve veřejném zájmu a subjekty, které ji vykonávají, ji realizují jako právem uloženou povinnost, a to z titulu svého postavení jako veřejnoprávních subjektů*“ (Průcha, 2014). Veřejná správa je vázána právním řádem, což pro ni má jak pozitivní, tak i negativní důsledky. Jelikož se musí řídit zákony a jinými právními předpisy, je její působení volnosti velmi omezené (Hendrych, 2009).

Veřejnou správu také lze brát jinak z pohledu materiálního a z pohledu formálního pojetí. Z materiálního hlediska je veřejná správa poskytnuta jiným subjektům, které plní její úkoly jejím jménem. Toto vymezení může být pozitivní či negativní. Z pozitivního hlediska se jedná o veřejné úkoly, které má veřejná správa vykonávat. Negativní hledisko říká, že je to správa činností, které nejsou zákonodárné. Formální pohled je stanovený jako pohled na organizace, které vykonávají veřejnou správu ve svěřené působnosti (Hendrych, 2009).

1.2 Historie veřejné správy v České republice

Historie veřejné správy na území dnešní České republiky je velice dlouhá. Úplné počátky veřejné správy sahají až do 13. století, kdy zde začali vznikat města poddanská a královská. Moderní pojetí veřejné správy se začalo formulovat mezi lety 1620-1749. Bylo to po bitvě na Bílé Hoře, kdy se Česká dvorská kancelář přemístila z Prahy do Vídně. Tato kancelář vykonávala funkci některých dnešních ministerstev nebo nejvyššího soudu.

V letech 1848–1918, kdy byla na českém území vláda habsburské monarchie došlo k velkým změnám ve veřejné správě. Mezi nejvýznamnější změny, které se zde udály patří například zavedení přenesené a samostatné působnosti obcí (Schelle, 2008).

Další velký historický milník nastal v roce 1918, kdy se 28. října roku 1918 stalo Československo samostatným demokratickým státem. Hlavou státu se stal prezident (T.G. Masaryk). Státní moc se rozdělila na výkonnou, soudní a zákonodárnou. Ve veřejné správě

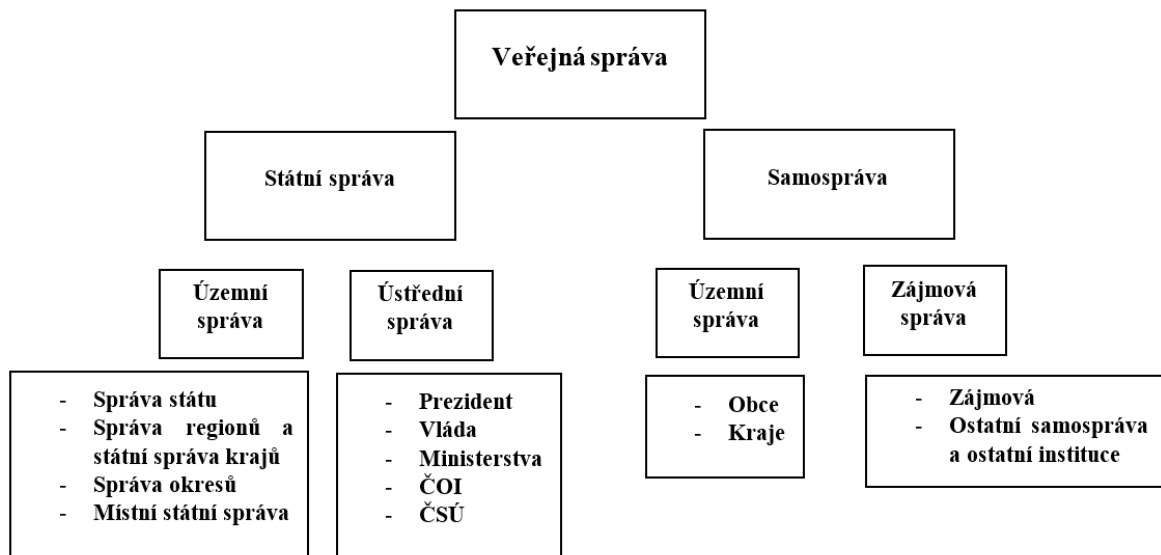
nedošlo k razantním změnám. Státní správa měla rozdělení na 3 různé úrovně, kde do první patřily okresy, do druhé úřady zemské správy politické a do poslední třetí úrovně patřily ministerstva, která byla přesunuta z Vídně zpátky do Prahy. Samospráva byla vykonávána obcemi a jejich orgány (Čechák, 2004).

Během 2. světové války (1939-1945) byl na našem území vyhlášen protektorát Čechy a Morava. Hlavou protektorátu byl protektor. V té době také vznikla v protektorátu takzvaná dvojkolejná veřejná správa. Tato správa znamenala, že v jeden moment zde byly dva systémy což zde byl německý okupační správní systém a protektorátní správa. U samosprávy došlo k vzniku takzvaných oberlandrátů, to byly správní územní celky, které spadaly pod říšského protektora. Na území Čech a Moravy bylo celkem 19 oberlandrátů (Čechák, 2004).

Po konci druhé světové války nastala na území Československa vláda komunismu. Ve veřejné správě došlo k vzniku národních výborů. Ty se řídily hierarchicky. Nejvyšší národní výbor byl zemský poté krajský, okresní, městský a nejnižší byl místní. Nejvíce bylo zastoupeno místních výborů, kterých bylo v Československu okolo 9 508. Národní výbory sloužily ke kontrolám řízené ekonomiky, evidenci obyvatel, zabavování majetku a k celkovému správnému chodu státu. Konec národních výborů nastal s koncem komunismu tedy koncem roku 1989 (Schelle, 2008).

1.3 Současná veřejná správa v České republice

Po rozpadu Československa v roce 1993 vznikl samostatný český stát. Česká republika je parlamentní a demokraticky právní stát. Veřejná správa je dělena na státní správu a samosprávu. Její celé rozdělení je vyobrazeno v Obrázek 1. V roce 2003 došlo díky reformě ke zrušení okresních úřadů. Jejich úkoly byly přesunuty na orgány územních samospráv, a to především na kraje s rozšířenou působností.



Obrázek 1: Rozdělení veřejné správy v ČR

Zdroj: Horzinková, Nototný (2001)

Také v rámci reformy územní veřejné správy došlo k modernizaci ústřední správy. Kde mezi hlavní cíle patří využít dostatečně informační technologie, začít používat nové manažerské metody a zvýšit horizontální koordinaci ústředních správních úřadů (Lochmannová, 2017).

Například Czech POINT neboli Český Ověřovací a Informační Národní Terminál je jeden z reformních prvků veřejné správy. Vznikl již v roce 2005, ale naplno byla jeho síť spuštěna až v roce 2008. Tento projekt vznikl jako asistovaný místo pro výkon veřejné správy. Kdy úřady, krajské úřady nebo i pracoviště České pošty jsou místa, kde si lidé mohou zažádat o různé výpisy, založit si zde datovou schránku či autorizovaně konvertovat dokument apod. (mvcr.cz).

1.3.1 Státní správa

Státní správa je správa, kterou vykonává stát. Tato správa je součástí veřejné správy. Je upravena právními normami ústavního práva. K výkonu státní správy napomáhají ústřední orgány státní správy, regionální, krajské a místní instituce. Státní správa v ČR se člení na územní státní správu a ústřední státní správu (Průcha, 2014).

Orgány státní správy jsou takové, které mají všeobecnou působnost (např. ČSÚ), ale i orgány se specializovanou působností. Orgán s takovou působností jsou například ministerstva. V ČR je celkem 14 ministerstev, a to:

- Ministerstvo financí

- Ministerstvo dopravy
- Ministerstvo kultury
- Ministerstvo obrany
- Ministerstvo průmyslu a obchodu
- Ministerstvo pro místní rozvoj
- Ministerstvo práce a sociálních věcí
- Ministerstvo spravedlnosti
- Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy
- Ministerstvo vnitra
- Ministerstvo zahraničních věcí
- Ministerstvo zdravotnictví
- Ministerstvo zemědělství
- Ministerstvo životního prostředí.

Územní správa se vykonává na území celého státu. Její moc lze rozdělit na výkonnou, zákonodárnou a soudní. Tuto správu dnes vykonávají úřady s přímým výkonem jako je například finanční úřad nebo úřad práce. Územní správu lze dále dělit na:

- Oblastní a regionální správu
- Krajskou státní správu
- Místní správu.

Pro evropský statistický úřad je území státní správy rozděleno na Nomenklaturu územních statistických jednotek neboli NUTS. V ČR jsou celkem 4 druhy NUTS:

- NUTS 0 – Česká republika
- NUTS 1 – území celé ČR
- NUTS 2 – regiony soudružnosti neboli sdružené kraje
- NUTS 3 – kraje (Hendrych, 2009)

1.3.2 Samospráva

Samospráva je správa, která je vázána na právní předpisy. Není zde žádný hlavní orgán, který by byl nadřazený ostatním orgánům. Samospráva hospodaří sama se svým majetkem, na který má svůj rozpočet. Tato správa se dělí na územní samosprávu a na zájmovou samosprávu (Průcha, 2014). Územní samosprávu zastupují samostatné kraje, kterých je zde 14 a obce, kterých je okolo 6 258. Zájmovou samosprávu zastupují veřejné vysoké školy, profesní komory a ostatní samospráva (Horzinková, Novotný, 2010).

Územní samospráva může vykonávat některé úkoly, které vykonává státní správa, ale v přenesené působnosti. V územní samosprávě se nacházejí obce a kraje. Podle přenesené působnosti lze rozdělit obce do 3 kategorií:

- Obec s rozšířenou působností
- Obec s pověřeným obecním úřadem
- Obec se základním rozsahem přenesené působnosti (Hendrych, 2009)

Zájmová správa je správa, která zastupuje občany se stejnými zájmy nebo profesemi. Tuto správu lze dále dělit na:

- Zájmová správa
- Ostatní samospráva a ostatní instituce

Do zájmové správy lze zařadit některé z profesních komor jako je například Česká lékařská komora anebo Česká advokátní komora. U těchto komor musí členi platit členské příspěvky. V ostatní samosprávě se nachází například veřejné pojišťovny, kterých je v ČR celkem 7 z dřívějších 29 nebo také Česká národní banka. V této podskupině jsou také veřejné služby (např. Česká televize) nebo některé soukromoprávní subjekty jako jsou některé nadace, fondy či dobrovolné svazky obcí (Hendrych, 2009).

2 REGIONÁLNÍ ROZVOJ A REGIONY

Tato kapitola se věnuje pojmu region a jeho dalším náležitostem jako je regionalistika, regionalismus a regionalizace. Kapitola také seznamuje s regionální politikou a jejími hlavními nástroji.

2.1 Region

Region se staví mezi nezákladnější slova v geografii. Obsah tohoto pojmu nelze přesně definovat, jelikož se region nepoužívá jen v geografické vědě, ale i ve vědecké, regionální, fyto-sociologické a další. Z toho důvodu má region v každé vědě jinou definici a odlišný význam. Z latinského slova *regio* se dá region přeložit jako „linie“ nebo „hranice“ (Klapka, 2019). Region lze chápat jako komplex, který vzniká regionálním rozlišením krajinné sféry (Wokoun, Mates, Kadeřábková, 2011).

Šilhánková (2007) zmiňuje region dle Oxfordského slovníku jako oblast, prostor, místo, které má stanovené hranice nebo určité vlastnosti. Může to také být určitá část státu. Hudečková, Lošťák a Ševčíková (2006) berou region jako sociálně geografický subsystém a zároveň sociálně geografické systémy jsou výsledkem formování nové geografické společnosti. Hudec (2009) definoval region jako: „složitý *prostorově otevřeně dynamický systém s velkým počtem prvků různé kvality a hustými vazbami, je bohatě strukturovaný a má širokou škálu různorodých vlastností*“.

Dle Českého statistického úřadu (2012) lze region chápat jako ohraničené území, které funguje samostatně jako správní jednotka na nižší úrovni, než je stát. Každý region má své zvláštní rysy. Je to jejich krajina (hory, moře), podnebí (suché, průměrné srážky) či jazyky (germánské, slovanské). K tomu abychom mohli region charakterizovat je potřeba rozebrat jeho skladbu. V této skladbě regionu se nachází struktura regionu, jeho hranice a také řád a určitá hierarchie regionů.

2.1.1 Struktura regionu

Struktura regionu patří mezi jednu z nejdůležitějších vlastností regionu. Nejčastěji se vnitřní struktura regionu dělí na dva základní typy, a to homogenní typ a nehomogenní typ.

Homogenní regiony se porovnávají na základě podobnosti či shody jejich vlastností. Shoda však není absolutní. Tyto regiony se vyznačují například stejným reliéfem pahorkatin nebo stejně vypěstovanými produkty. Tento typ se častěji vyskytuje u fyzické geografie než u geografie sociální. (Wokoun, Mates, Kadeřábková a kolektiv, 2011)

U nehomogenních regionů nebo také nazývaných jako heterogenní, nodální, spádový, uzlový či funkční regiony se nejedná o stejnorodost vlastností, ale o funkční jednotnost. Jejich jednotnost spočívá ve vztahu uvnitř struktury. Složení takového regionu je z jádra a z jeho zázemí. Jedna z nejvýraznějších vlastností nodálního regionu je přemísťování. V tomto znaku regionu je zahrnut pohyb obyvatel, pohyb zboží a doprava (Hudečková, Lošťák a Ševčíková, 2005).

2.1.2 Hranice regionu

Pro region jsou důležité i jeho hranice, díky nimž si region vyznačuje své území. U homogenních typů jsou hranice tam, kde vyznačené rysy sousedních regionů již nejsou tak výrazné, a proto se zde spojují. Naopak u nehomogenních jsou hranice mezi gravitačním působením sousedních center (Wokoun, Mates, Kadeřábková, 2011).

I u hranic regionu se rozlišuje jejich původ, proto se rozlišují hranice přírodního typu a hranice, do kterých již zasáhl člověk tzv. uměle vytvořené. Přírodní hranice nebo nazývané jako fyzickogeografické jsou takové, kde jednotlivé regiony rozdělují například řeky, hory, pohoří nebo moře. Díky tomu, že za jejich vznik nemůže člověk jsou hranice neostré také nazvané jako ekotony (Klapka, 2019).

Hranice, které jsou uměle vytvořené člověkem bývají ostřejší. Do takových hranic spadají ty, které jsou vytvořeny politickým, náboženským či národnostním tvořením (Wokoun, Mates, Kadeřábková, 2011). Největší region rozdělený těmito hranicemi je například Afrika a její jednotlivé státy.

Na území Evropské unie jsou vytvořeny hranice Nomenklatury územních statistických jednotek neboli NUTS, které slouží pro jednodušší systém členění regionálních statistik. Tento systém má své dělení, kdy nejvyšší jednotka je NUTS 0 a nejnižší je LAU 2 dříve jako NUTS 5. Nejnižší jednotky LAU 1 a LAU 2 jsou legislativní nástroje, které však v EU nejsou zaváděny. Tyto nejnižší jednotky jsou označovány jen v některých státech EU jako například v ČR. Celé dělení a jeho ekvivalent je rozdělen v následující Tabulka 1.

Tabulka 1: Dělení statistických jednotek NUTS a jejich ekvivalent

Statistická jednotka	Ekvivalent
NUTS 0	Stát
NUTS 1	Území
NUTS 2	Regiony
NUTS 3	Kraje
NUTS 4	Okresy
NUTS 5	Obce

Zdroj: ČSÚ (2012)

2.1.3 Řád a hierarchie regionů

Určení řádu a hierarchie regionů je jedna z nejdůležitějších věcí při zkoumání struktury regionů. V hierarchii se objevují vztahy mezi vyššími a nižšími středisky. Tato střediska se řadí do čtyř skupin, a to do vyššího, nižšího, nejnižšího řádu a do pomocných středisek. Zázemí je pojem pro region, který poskytuje středisku určité služby (Wokoun, Mates, Kadeřábková, 2011).

Dle řádovosti se rozlišují tři základní typy regionů:

- Mikroregiony
- Mezuregiony
- Makroregiony.

Mikroregiony jsou malé celky, ve kterém jsou již uzavřeny základní regionální procesy. Mezuregiony jsou rozsáhlé jednotky, které jsou vázány na prostorové vztahy obyvatelstva. V těchto regionech mají obyvatelé již vyšší administrativní vybavenost jako například vysoké školy, fakultní nemocnice či velké sportovní areály. Makroregion je velký region, který se v ČR vyskytuje na celém území republiky (Šilhánková, 2007).

2.1.4 Typologie regionů

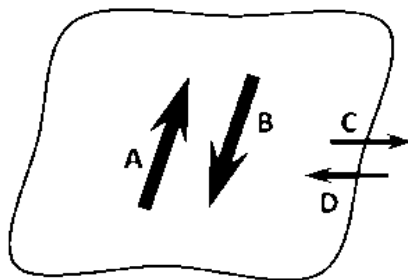
Dle typu se regiony dělí na regiony administrativní a regiony funkční.

Administrativní regiony jsou definovány pro výkon státní správy a územní správy. U těchto regionů jsou dané podmínky jako je skladebnost, podřízenost a nadřazenost.

Skladebnost určuje hranice tak, aby území patřilo jenom jednomu regionu. Zbylé podmínky určují, které regiony jsou nadřizené a které podřizené. Nadřizený region bude vždy jen jeden.

Účelové regiony vznikají s již vymezeným záměrem. Důvod, proč vznikají tyto regiony je ten, že se jimi má odstranit určitý problém. U těchto regionů se zavede speciální hospodářský systém nebo chráněná krajinná oblast. Tyto regiony jsou dopředu vymezeny na určitý čas, kdy po jeho vypršení region zaniká (Kadeřábková, Khendriche Trhlínová, 2008).

Funkční regiony jsou takové, kde fungují funkční vztahy například pohyb obyvatel. Tyto vztahy jsou nejvíce uvnitř regiony a nejméně za jeho hranicemi. Nejčastější typy funkčních regionů jsou dojíždění za prací či do školy. Znaky funkčního regionu jsou interní koherence a externí uzavřenost. Interní koherence jsou toky, které se utvářejí uvnitř regionu, zde začínají ale i končí. V opačném případě externí uzavřenost je situace, kdy minimum proudů přesáhne ohraničený region. U uzavřeného regionu platí, že proudy A+B musí být větší než proudy C+D, jak je zobrazeno na Obrázek 2. Aby daný region dosáhl funkčnosti musí být minimální hodnota uzavřenosti 50 % (Klapka, 2019).



Obrázek 2: Uzavřenost funkčního regionu

Zdroj: Klapka (2019)

2.2 Regionalistika

Regionalistika je rámcový a souhrnný vědní obor, který se snaží sjednocovat poznatky více vědních oborů dohromady a ty aplikovat na své zkoumání. Hlavním předmětem zkoumání této vědy je právě region, který je definován v předchozí podkapitole. Tato věda používá teoretické bádání a empirické zkoumání. Regionalistika vychází z geografie a inspiruje se ekologií a demografií (Hudečková, Lošťák, Ševčíková, 2005).

Regionalistika ke svému zkoumání využívá dva základní kroky. První krok je, že analyticky otevírá jedinečnost bádaného regionu a tu později popisuje a posuzuje. V druhém kroku hledá vnitřní potenciál daného regionu k jeho hospodářskému, sociálnímu a kulturnímu rozvoji (Hudečková, Lošťák, Ševčíková, 2005).

2.3 Regionalizace

Regionalizace je souhrn činností (ekonomického, politického a společenského původu), které vedou k vymezení regionů. Tyto činnosti vedou k určení charakteristických rysů, procesů a způsobů vývoje tak, aby byl region vymezen co nejkonkrétněji. V širším smyslu je regionalizace definice, která popisuje organizace veškerých sociálních činností v daném prostoru a času (Hudečková, Lošťák, Ševčíková, 2005). Regionalizace se rozlišuje na socioekonomickou a fyzickogeografickou. Dle geografické sféry lze rozlišit regionalizaci klimatickou, biogeografickou nebo i regionalizaci průmyslu, zemědělství, dopravy apod.

K regionalizace můžeme postupovat buď „shora“ nebo „zdola“. Pokud se k regionalizace přistupuje „zdola“, tak začínáme u základních jednotek, a to například u ekosystému. Tento postup pomáhá snížit subjektivnost při určování regionů. U regionalizace „shora“ se vymezují typická území regionů (Wokoun, Mates, Kadeřábková, 2011).

Vymezení regionů pomocí regionalizace se využívají 4 metody:

- Metoda generalizace textu
- Kartografická metoda
- Metoda analýzy vzdálenosti v n-rozměrném prostoru
- Metoda vymezování nodálních regionů.

Metoda generalizace textu je nejstarší, ale zároveň dodnes často používanou metodou. Díky novým informacím se generalizují prvky, vztahy a fakta a tím se určí region. Tyto celky se vymezují jako nejvíce homogenní a zároveň vzájemně maximálně heterogenní.

Pomocí kartografie, kdy se na jednu mapu umístí prvky například zemědělské, ale také prvky průmyslu vznikne jedna nová mapa. Tak vzniknou nové regiony, které jsou například zemědělsko-průmyslové. Tím vzniknou rozmanité druhy regionů s odlišným počtem zkoumaných prvků a různě podobným obsahem.

Metoda analýzy vzdálenosti v n-rozměrném prostoru, je metoda, u které se používá výpočetní technika. Vymezují se zde malé regiony se stejnými znaky.

Poslední metoda je metoda pomocí, které se vymezují nodální regiony. U tohoto postupu se bádá přitažlivost areálů k danému centru a jejich oboustranná vazba (Wokoun, Mates, Kadeřábková, 2011).

Další metoda, která je často využívána v ČR je sociogeografická regionalizace Česka. Autorem této metodiky je profesor Martin Hampl, který se od 60. let 20. století věnoval této metodě a díky sérii regionalizací získal jedinečné zdroje informací o evoluci sídelního systému v ČR. Tato metoda pomáhá k vymezení funkčně pojatých regionů, kdy probíhá množství výzkumů, které jsou v pravidelných intervalech (10 let), například sčítání lidu. Základní jednotku, kterou sociogeografická regionalizace využívá je mikroregion, který je určený jádrem a zázemím. Prioritně je tato metodika používána regionalizujícím procesu, kdy obyvatelé dojíždějí za prací či studiem do jiného regionu (Hampl, 2015).

2.4 Regionalismus

Regionalismus lze formulovat jako skupinové vědomí, které vyjadřuje snahu o zachování specifických kulturních a etnických tradic daného území. Veřejná správa spolu s regionálním plánováním vysvětlují regionalismus jako územní celky pro prostřední úroveň vlády a správy. Díky tomu by měla být veřejná správa výkonnější a efektivnější (Wokoun, Mates, Kadeřábková, 2011).

Politický regionalismus usiluje o získání politické autonomie nebo regionální samosprávy. V některých případech, kdy dojde politický regionalismus k maximu může nastat odtržení od státu. Z politického regionalismu může dojít až k funkčnímu regionalismu, kdy centrální vláda spraví regiony, kterým ale nepovolí samostatné rozhodování (Hudečková, 2006).

Po konci 2. světové války se začaly objevovat nové formy regionalismu. V nich se vyskytuje například neoregionalismus. Tento směr je reakcí politiky a ekonomiky na zvyšující se integraci na nadnárodní a národní úrovni. Díky tomuto růstu vznikly další typy regionalismu a to „bottom-up“ a „top-down“ regionalismus (Kadeřábková, 2004).

„Bottom-up“ v překladu jako regionalismus „zdola“ je reakcí na růst ekonomické a politické aktivity v regionech a mobilitu lidského a sociálního kapitálu. Obyvatelé jsou v těchto regionech aktivnější, nepotřebují nařízení vlády ani jiného nadřazeného subjektu (Wokoun, Mates, Kadeřábková, 2011).

V opačném případě regionalismus „top-down“ v překladu „shora“ je následek většího zájmu státu než obyvatel, a proto je hlavním iniciátorem centrální instituce. V tomto typu regionalismu se sleduje, zda jsou dosaženy určité cíle, jak již politické nebo i ekonomické (Wokoun, Mates, Kadeřábková, 2011).

2.5 Regionální politika

Dle pana Wokouna (2003) lze regionální politiku chápat jako soubor cílů, opatření a nástrojů, které vedou ke snižování velkých rozdílů v socioekonomické úrovni jednotlivých regionů. Na regionální politiku se lze z pohledu makroekonomického koukat jako na koncepční a výkonnou činnost státu a její regionální správní orgány (Stejskal, Kovárník, 2009). V zahraničí představuje regionální politika všechny veřejné zásahy, které pomáhají zlepšovat geografické rozdělení ekonomických činností. Pomocí této politiky se snaží opravit určité důsledky volné tržní ekonomiky a docílit dvou cílů. Tyto cíle jsou ekonomický růst a zlepšení sociálního rozdělení ekonomických efektů (Lux, 2018).

Cílem regionální politiky je vytvoření efektivního a vyváženého rozvoje ve všech částech republiky. Napomoci využití zatím nedostatečně využívaného potenciálu, co se týká hospodářského rozvoje a zlepšení kvality života pro obyvatelstva, a to vše ve vzájemném respektu k ochraně životního prostředí, respektu k místním zvláštnostem a přírodním hodnotám území (Žitek, Klímová, 2008).

Tato politika je také spatřována ve 4 různých rovinách. Rozlišují se dle ekonomického, sociálního, politického a ekologického faktoru.

Ekonomický motiv plně využívá všechny výrobní faktory. Nejvíce se zde objevuje však pracovní síla. Pokud je nedostatečně naplněná pracovní síla, klesá hrubý domácí produkt a zvyšuje se nezaměstnanost. V začátcích této politiky se řešil tento problém tím, že se pracovní síla přemísťovala z regionu s vysokou nezaměstnaností do regionů s vysokým výskytem pracovních míst. V dnešní době se snaží politika o opačnou situaci a to, že se snaží práci přemísťovat za pracovníky (Wokoun, 2011).

Sociální motiv byl původní důvod, proč vznikla regionální politika. Hlavním argumentem pro vznik této politiky bylo, aby vznikla plná zaměstnanost. Byla to sociální potřeba politiky zajistit každému práci. Dalším úkolem, který je sociálním motivem je zajistit zmírnění vysokého regionálního odlišení v příjmové oblasti (Wokoun, Mates, 2006).

Politický motiv se objevuje ve spojení s regionální politikou zřídka kdy. Často se tento motiv vyskytuje spolu se sociálním motivem, a to u méně rozvinutých regionů. Díky vysokému regionálnímu odlišení v příjmové oblasti, kterého si jsou lidé v těchto oblastech více vědomi, se liší volební výsledky. Tyto výsledky jsou spíše negativního charakteru vůči státní politice.

Poslední ekologický motiv se týká životního prostředí. Díky přelidnění v rozvinutých regionech, se zvětšují obytné zóny, více se znečišťuje ovzduší a roste nedostatek v technické infrastruktuře. Z toho důvodu, finanční nedostatek v chudších regionech může být zvýhodněn nad čistým ekologickým prostředím, který již většina obyvatel větších regionů začala preferovat (Wokoun, Mates, Kadeřábková, 2011).

V regionální politice se rozlišují dva různé přístupy, a to endogenní regionální politika a tradiční (exogenní) regionální politika.

Exogenní regionální politika se zabývá především přemísťováním výrobních faktorů z více rozvinutých regionů do těch méně rozvinutých. Díky tomu se rozlišuje růstově orientovaná, stabilizačně orientovaná a infrastrukturně orientovaná regionální politika. Cílem růstové je optimální alokace výrobních faktorů mezi soukromými a veřejnými investičními aktivitami. Stabilizační se zabývá vyváženou ekonomickou strukturou všech regionů. Tato vyváženost vznikne pomocí spolupráce mezi regionální a sektorovou politikou. Poslední je regionální politika je orientovaná na infrastrukturu. Její cíl je dosáhnout rovnoměrného vybavení infrastruktury ve všech regionech (Žítek, Klímová, 2008).

Endogenní regionální politika se věnuje struktuře, která se nachází v regionech a na posílení zdrojů. Je to změna od politiky, která vycházela z přemísťování výrobních faktorů k politice, která usiluje o mobilizaci inovace a podnikavosti. V této politice se zaměřuje na 3 hlediska, a to lidský kapitál, inovace a organizační rámec. V rámci lidského kapitálu se orientuje na zvýšení kvality nabídky pracovních míst. Pomocí inovace zlepšuje potenciál podniků a pomáhá vybírat vhodné ekonomické zdroje. Z organizačního hlediska propojuje horizontální a vertikální politiku (Žítek, Klímová, 2008).

Regionální politika rozlišuje dva přístupy, a to *tradiční přístup* a přístup *akcelerační*. Tradiční regionální politika se věnuje vyrovnávání socio-ekonomické úrovně mezi regiony a na vytváření rovnocenných podmínek pro obyvatele. Hlavním rysem je určení tří typů problémových regionů. Tyto regiony jsou depresivní, zaostalé a přetížené. Cílem akceleračního přístupu je vytvořit efektivní, prostorový a ekonomický systém. Tímto přístupem se zdůrazňuje vlastní využití ekonomického potenciálu regionů (Wokoun, Malinovský, Damborský, Blažek, 2008). Pan Postránecký (2001) definoval mezi přístupy tyto rozdíly, které jsou v následující Tabulka 2.

Tabulka 2: Přístupy regionální politiky

<i>Znak</i>	Regionální politika	
	tradiční	akcelerační
<i>Regiony</i>	geograficky relativně stálé problémové regiony	geograficky relativně rychle se měnící problémové regiony
<i>Problémy</i>	rozvinutost / zaostalost	strukturální změny
<i>Strategie</i>	regionální růst	regionální inovace
<i>Nástroje</i>	meziregionální přerozdělování	mobilizace vnitřních zdrojů
<i>Orientace na</i>	kapitál, suroviny, velké firmy	informace, technologie, služby, malé a střední firmy
<i>Organizační forma</i>	centralizace	decentralizace

Zdroj: Postránecký, a spol. (2001)

2.5.1 Nástroje regionální politiky

Nejčastější nástroje regionální politiky, které se vyskytují ve veřejném sektoru na úrovni státu, krajů či jednotlivých obcí jsou územní plánování, strategické plánování a ekonomické plánování (Šilhánková, 2007).

Strategické plánování ve veřejné správě též pojmenováno jako programování je průběh, při kterém vzniká jasná představa či záměr o tom, čím se bude daná organizace nebo daný subjekt zabývat. Také si díky plánování připravuje, co chce rozvíjet a čeho chce docílit. Strategický záměr se týká toho, čeho chce subjekt či organizace dosáhnout a v jaký stav chce dojít. Tento způsob plánování má tři různé přístupy, kdy má každý jiný cíl. Tyto postupy jsou:

- Ekonomický přístup
- Sociogeografický přístup
- Environmentální přístup (Krbová, 2017).

Ekonomický přístup má jako hlavní cíl zlepšit podnikatelské prostředí a konkurenceschopnost v daném místě. Sociogeografický přístup bere programování jako soubor kroků, které jdou postupně a tyto kroky jsou konkrétní. Díky tomu vedou kroky k vylepšení sociálně ekonomického prostředí v celém daném území. Poslední přístup je environmentální neboli přístup udržitelného rozvoje. Tento přístup vyhlásila Agenda 21. Tato agenda je dokument OSN, kde se v dokumentu říká, jak docílit udržitelného rozvoje. K tomu, aby byl rozvoj

udržitelný musí se dodržovat postupy, které řeší problémy dlouhodobě a komplexně. Zároveň využívají zjevné a skryté zdroje a pomáhají dosáhnout souhlasu všech účastníků v hlavních otázkách (Šilhánková, 2007).

Územní plánování je proces, který se zabývá praktickou souhrou všech územní složek. Základní charakteristika územního plánování obsahuje funkci, provoz a prostor. Funkce hodnotí využití území podle základních funkčních typů. Tyto typy jsou například bydlení, zeleň, doprava a technická infrastruktura na celém území nebo i občanská vybavenost. V provozu se hodnotí různé typy dopravy. Jsou to například silniční doprava, železniční, pěší či vodní doprava (Bártová, Růžička, 2008). Cílem územního plánování je dle §18 zákona č. 183/2006 Sb. Stavební zákon: „vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích.“ .

Ekonomické plánování se týká nástrojů regionální politiky, které obsahují ekonomickou složku. Tento nástroj se dělí na mikroekonomické, makroekonomické a ostatní nástroje. Tyto nástroje slouží k přitažení kapitálu a podnikatelských aktivit do regionu, povzbuzení využití vnitřních zdrojů a dosídlení a stabilizace obyvatel v regionu.

Pan Postránecký (2006) definuje makroekonomické nástroje jako: „užití těchto nástrojů je pro řešení regionálních problémů silně omezeno ostatními národohospodářskými cíli“. Mezi hlavní cíle patří udržení inflace na žádané úrovni a rovnováha platební bilance. Do makroekonomických nástrojů se řadí:

- Fiskální politika
- Monetární politika
- Protekcionismus.

Fiskální politika se věnuje meziregionálnímu přerozdělování pomocí státního rozpočtu. Tento systém spočívá ve dvou stranách. Na jedné straně máme systém daní a na druhé se nachází struktura výdajů státního rozpočtu (Wokoun, Mates, eds., 2006).

Monetární politika ovlivňuje množství peněz v ekonomice. Tato politika se provádí pomocí usnadnění přístupu k úvěrům ve vybraných regionech, díky regionalizaci objemů poskytovaných úvěrů nebo výše úrokové míry (Pána, a kol., 2016).

Poslední z makroekonomických nástrojů je protekcionismus. Tento nástroj slouží k ovlivnění dovozů prostřednictvím určených limitů a cel. Pomocí tohoto nástroje chce politika docílit zvýšení poptávky na domácí produkci (Wokoun, Mates, Kadeřábková, 2011).

Mikroekonomické nástroje ovlivňují rozhodování ekonomických subjektů o jejich prostorové lokalizaci. Podle zaměření ekonomického subjektu se rozdělují na:

- Nástroje ovlivňující prostorový pohyb pracovních sil
- Nástroje působící na prostorový pohyb kapitálu (Wokoun, Mates, eds, 2006).

A. Realokace pracovních sil

Tyto nástroje se týkají úhradě nákladů na stěhování, přepravu osob a majetku, výkupu nemovitostí nebo podpory při nákupu nového domu (Stejskal, Kovárník, 2009).

B. Realokace kapitálu

Tyto nástroje pomáhají přilákat nové množství kapitálu do již upadajících regionů. V těchto nástrojích jsou zahrnuty investiční nabídky, daňová zvýhodnění a subvence. Subvence neboli dotace se týká například kapitálu, hotové produkci, dopravy, levné půjčky a dalších (Stejskal, Kovárník, 2009).

Poslední nástroje, které nejsou mikroekonomické a ani makroekonomické jsou ostatní. Ty nebývají často využívány. V této skupině jsou nástroje administrativní a institucionální. Administrativní nástroje se věnují různým opatřením. Tato opatření jsou dočasného charakteru. Za to institucionální nástroje se používají častěji, a to v podobě regionálních rozvojových agenturách. Jejich úkolem je zabezpečit tvorbu regionálních programů a plánů, poskytovat služby pro podnikatelské jedince a pro regionální a místní orgány veřejné správy (Blažek, Uhlíř, 2020).

2.6 Regiony soudržnosti

Regiony soudržnosti jsou základní statistické jednotky, které se využívají v regionální politice EU. Tyto regiony se využívají pro výpočet HDP/obyvatele. Na konečném výsledku tohoto výpočtu je určena hodnota podpory, která je poskytnuta ze strukturálních fondů. Pro čerpání těchto fondů se používají regiony, které jsou na úrovni NUTS II. Ty jsou podle počtu obyvatel určovány na NUTS I, NUTS II a NUTS III, celé dělení je znázorněno v Tabulka 3 (Wokoun, 2006).

Tabulka 3: NUTS a doporučený počet obyvatel

Úroveň	minimální počet obyvatel	maximální počet obyvatel
NUTS I	3 000 000	7 000 000
NUTS II	800 000	3 000 000
NUTS III	150 000	800 000

Zdroj: DotaceEU (2020)

Politika soudržnosti má v celé EU širokou historii. Od jejího počátku (kolem 70. let) si prošla důležitými vývoji. Původně tato politika byla zaměřena na pomoc regionů, které byly ochromeny snížením těžkého průmyslu a na venkovské regiony, které byly velice zaostalé. Díky finančním prostředkům se stala jednou z nejdůležitějších politik EU. Proto aby politika soudržnosti fungovala musí se plnit principy politiky soudržnosti (Euroskop 2021). Tyto principy jsou:

- princip koncentrace (finanční prostředky, které jsou čerpány z fondů, musí být využity co nejlépe)
- princip programování (vláda každého členského státu EU, musí Evropské komisi dodat jejich program)
- partnerství (pomáhá zajistit rozdělení finančních prostředků)
- doplňkovosti (finanční prostředky by měly jen dodat výdaje ze státního rozpočtu).

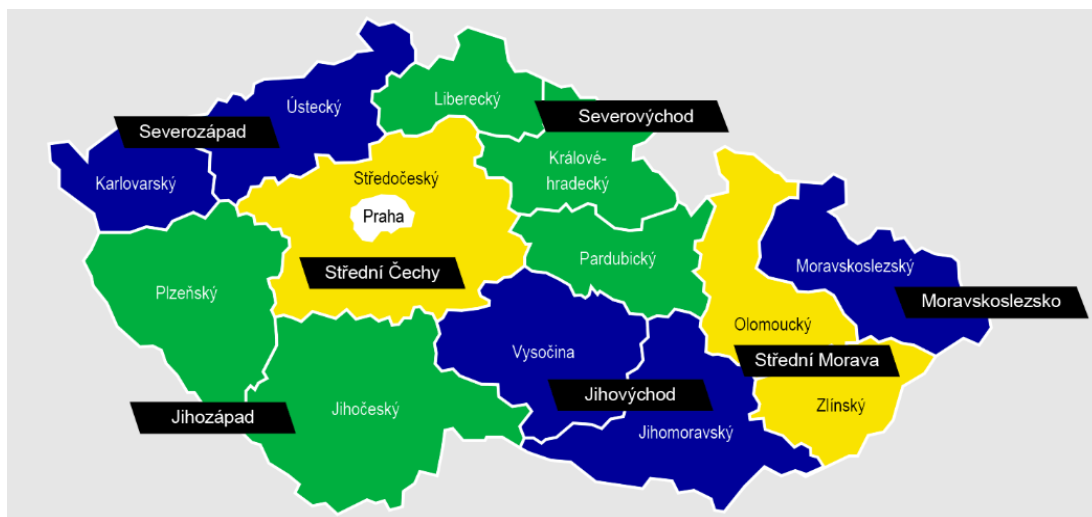
Pro období 2014–2020 byla politika soudržnosti realizována pomocí 3 prioritních fondů: Evropský fond pro regionální rozvoj, Fond soudržnosti a Evropský sociální fond. V tomto programovém období se regiony soudržnosti zaměřovaly například na oblast rozvoje podnikání, kde byl hlavní cíl vytvořit nová pracovní místa, na rozvoj lidských zdrojů, výzkum a technologický vývoj a na cestovní ruch, který by vedl ke zlepšení vybavení jednotlivých regionů (Cvik, 2016).

Pro programové období 2021-2027 komise EU oznámila, že chce politiku soudržnosti modernizovat. Její cíle jsou růst hospodářského a sociálního sbližování a pomoc regionů. Nové změny se v tomto období neočekávají. Pomocí finančních prostředků, které jsou vymezeny ve výši 373 miliard EUR, chce politika snížit disparity mezi jednotlivými členskými státy EU. Aby se tyto rozdíly snížily mají finanční prostředky sloužit na modernizaci politiky, která by se měla zjednodušit a být připravena na nové události. V minulém programovém období bylo stanoveno 11 cílů, ty se do nového období zúžily na

počet 5. Tyto cíle jsou: inteligentnější Evropa, zelenější a bezuhlíková Evropa, propojenější Evropa, sociálnější Evropa a Evropa bližší občanům. Pro samotnou Českou republiku bylo na programové období 2021-2027 vyčleněno 17,8 miliard EUR, kde se snížily finanční prostředky oproti minulému období o 2,7 miliard EUR (Euroskep 2021). Dle aktualizace, z června 2021, bylo pro ČR poskytnuto 21,1 miliardy EUR. Z nichž 3,4 mld. EUR bylo vyčleněno pro Inteligentnější Česko, kde je podpořena inovace, rozvoj digitalizace a ekonomická transformace. 6,5 mld. EUR pomůže k cíli Zelenější, bezuhlíkové Česko. Cíl propojenější Česko na podporu efektivní mobility a rozšíření strategických dopravních sítí obdrží za toto období 4,1 mld. EUR. Čtvrtý cíl Sociálnější Česko se zaměřuje na vyšší kompetence, rozvoj vzdělání a na rovný přístup ke zdravotní péči. Zde bylo vyhrazeno 4,5 mld. EUR. Na poslední cíl Česko bližší občanům bylo vyhrazeno nejméně finanční a to 0,3 mld. EUR. Tento cíl má podpořit místně vedenou strategii rozvoje a udržitelný rozvoj měst v EU (DotaceEU, 2021)

Proto, aby se i v ČR mohly využívat dotace z evropských fondů, musely se vytvořit nové regiony soudržnosti na této úrovni. Jelikož je v celé ČR okolo 10 milionů obyvatel a region v rozmezí od 800 000 do 3 milionů žádný kraj nesplňuje, byly vymezeny nové regiony soudržnosti, ty jsou vymezeny v Obrázek 3 a jsou to:

- Severozápad (Karlovarský + Ústecký kraj)
- Severovýchod (Liberecký + Královehradecký + Pardubický kraj)
- Jihovýchod (Vysočina + Jihomoravský kraj)
- Jihozápad (Plzeňský + Jihočeský kraj)
- Střední Čechy (Středočeský kraj)
- Střední Morava (Olomoucký + Zlínský kraj)
- Moravskoslezsko (Moravskoslezský kraj)
- Hlavní město Praha



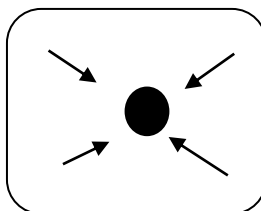
Obrázek 3: NUTS II v ČR

Zdroj: DotaceEU (2020)

3 FUNKČNÍ REGIONY

Třetí kapitola navazuje na funkční regiony, které byly jednoduše vymezené v jedné z předchozích kapitol. Tato kapitola je zaměřena na definici funkčních regionů, jejich vymezení a využití funkčních regionů v České republice.

Funkční regiony jsou definovány jako místní systém, který je založený na vzájemném působení jádra (centra) a jeho zázemím. Tyto oblasti se sdružují kolem daných center jako jsou například velká města, toto centrum je zobrazeno v Obrázek 4. Hranice těchto regionů jsou vymezeny pomocí přemísťovacích proudů, které vznikají v místech, kde spojení s jedním jádrem nastane slabší v porovnání se svazkem s jádrem sousedním. Spádové oblasti jsou oblasti, kde se vyskytují nejsilnější vazby s jinými oblastmi jako jsou migrační proudy či dojížděka do zaměstnání či škol (Hampl, 1996).



Obrázek 4: Schéma funkčního regionu

Zdroj: Klapka (2019)

Metropolitní oblasti jsou dle Hampla (2005) určovány jako: „nejvýznamnější, měřítkově vyšší, prvky systému osídlení a současně i za jádra řádově vyšších regionů“. Vytváření těchto oblastí je růst největších center. V tomto růstu je také zahrnut suburbanizační proces, kde probíhá přesun obyvatel a jejich aktivit z centra města do zázemí. Z tohoto pohledu je metropolitní území největší územní shluk ekonomiky a obyvatelstva, ale je zde také nejdůležitější shromažďování nejprogresivnějších činností. Pro hodnocení těchto regionů je důležité kombinovat velikostní a kvalitativní znaky. Rozlišují se 3 typy znaků, které označují metropolitní území. První je velikost a územní intenzita, tyto znaky se vyznačují jako hlavní znaky. Další znaky, které jsou zásadní je připojení velikostních a koncentračních hledisek, které podtrhávají znaky velkoměstské povahy sídel jako je například sociální a ekonomická struktura obyvatelstva. Tento znak může obsahovat i úroveň prostorové mobility obyvatelstva. Poslední a zároveň nejméně objevující je znak práce. Toto kritérium poukazuje na vztahové propojení sídel v metropolitních regionech (Hampl, 2005).

Další formulace funkčního městského regionu je takové, že je to území, které se skládá z jádrového města a obcí v jeho blízkosti, které jsou k centru přidruženy silnými každodenními pouty (Mulíček, Sýkora, 2011).

Dle rozvojového hlediska se v ČR metropolitní regiony rozdělují na 3 typy znaků. První typem znaků jsou rozvojová území, které se řadí na metropolitní oblasti s obyvatelstvem nad 300 tisíc a aglomerace na rozhraní 100 až 300 tisíc obyvatel. Dalším znakem jsou stabilizovaná území a poslední typ jsou území periferním. Pomocí ukazatelů hustoty zalidnění a počtu obyvatel se tyto typy dělí na urbanizované oblasti a venkov. Tyto oblasti se rozlišují pomocí hustoty zalidnění 100 obyvatel na 1 km² (MMR, 2020).

3.1 Vymezení funkčních regionů

K nejčastějšímu vymezení funkčních regionů v ČR je dojížděka do zaměstnání. Tento pravidelný tok je jeden z nejčastěji se vyskytující pohyb obyvatelstva s pravidelnou denní periodicitou. Také to je jeden z nejdůležitějších ukazatelů, který se využívá v geografických pracích, které analyzují sídelní a regionální systémy. Podobné funkční regionalizace na toku dojíždění do zaměstnání se vyskytuje i v dalších státech jako je například Španělsko, Slovensko, Irsko, Polsko či Nový Zéland (Tonev, a kol., 2017).

K vymezení těchto regionů se využívají kvalitativní a kvantitativní ukazatele. Tyto indikátory jsou dobře měřitelné a také využitelné při určování daných oblastí. V ČR obsahuje kvantitativní znak migrační vztahy, které zahrnuje dojížděka do školy a do zaměstnání. Tyto indikátory se počítají pomocí pracovních migrantů, které se vydělí ekonomicky aktivním obyvatelstvem. Do tohoto ukazatele můžeme řadit i časovou dostupnost automobilním prostředkem nebo využívání městské hromadné dopravy do centra daného regionu. Časová dostupnost je čas, který osoba strávila jízdou automobilem do nejbližší vzdáleného centra.

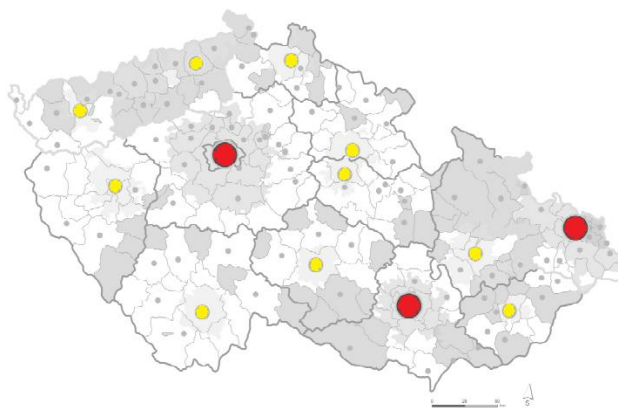
V praxi se v ČR využívají na vymezení metropolitních regionů a aglomerací 3 různé metody. Tyto metody jsou založeny na různých pohledech metropolizace, územní koncentraci kontaktů a poslední je založena na průběhu a pohyblivosti rozvoje suburbánních oblastí největších měst v ČR. Od roku 2019 se v české zemi využívá metodický přístup integrovaných systémů středisek neboli ISS. Data, která jsou zde využívána jsou převzata od mobilních operátorů. Tyto informace jsou maticí denních dojížděkových proudů, kde se berou kontakty z obcí bydliště a ostatních obcí. Obcí bydliště se bere obec, kde obyvatel stráví nejvíce času během nocí v pracovním týdnu. Výsledný ukazatel dává součet cest, které obyvatel urazil z bydliště do pracoviště a opačnou činnost tedy z pracoviště do bydliště, kde se tento součet vydělí jejich délkou vzdušné čáry.

Data od mobilního operátora lze také využít k určení množství času, který obyvatelé přilehlých obcí stráví v centrech jádra. Je to takzvaný denní systém aktivit obyvatel

metropolitních oblastí. Tento ukazatel byl využit například u vymezení hranic Pražské metropolitní oblasti. Další ukazatel je proces suburbanizace. Tento proces se zabývá vnitřním rozdělením metropolitních oblastí v postsocialistických zemích. Zde jsou metropolitní regiony oblastmi, kde se šíří obyvatelé z měst, nepřímé urbanizace a jiný životní styl, který suburbanité donáší z městských částí. Nové bydlení je nejdůležitější znak suburbie (Ouředníček, Nemeškal, Pospíšilová, 2020).

3.2 Funkční regiony v České republice

V České republice se nachází několik funkčních regionů, které jsou metropolitní oblastí či aglomerací. Metropolitní oblasti jsou rozvojová území, kde se sdružuje nad 300 tisíc obyvatel a jsou zde soustředěny funkce nejvyššího řádu jako je například administrativa, vysoké školy či finanční sektor. V ČR se nachází tyto metropolitní oblasti Pražská, Brněnská a Ostravská metropolitní oblast. Aglomerace jsou oblasti, kde se spojují sídla, která jsou navzájem propojená. Tyto území jsou propojená v územní, ekonomický a sociální funkčnosti. Jedno ze sídel vytváří dominantní postavení a vytváří centrum jádra. V aglomeraci se sdružuje nad 100 tisíc obyvatel. Díky aglomeracím je v českých metropolitních oblastí i sídelní aglomerace ty jsou v Obrázek 5 a jsou to Hradecko-pardubická, Plzeňská, Olomoucká, Ústecko-chomutovská, Liberecko-jablonecká, Českobudějovická, Karlovarská, Zlínská, Mladoboleslavská a Jihlavská (SRR21, 2020).



Obrázek 5: Mapa metropolitních oblastí a aglomerací v ČR

Zdroj: SRR21 (2020)

4 ANALÝZA HRADECKO-PARDUBICKÉ AGLOMERACE

V následující kapitole bude specifikována Hradecko-pardubická aglomerace. Dále zde budou vybrány obce, které se nacházejí na hranicích této aglomerace a ty budou porovnávány v čase dojezdu do center aglomerace. V celé kapitole budou využita data ze Sčítání lidu, domů a bytů, které proběhlo v roce 2011 a z nových výsledků Sčítání lidu, domů a bytů 2021.

4.1 Metodika výzkumu

Cílem bakalářské práce je vyhodnotit disproporce mezi funkčními a administrativními regiony a poukázat na možné problémy, které z této disproporce plynou v každodenním životě obyvatel a firem.

Na základě cíle této bakalářské práce a poznatků z teoretické části byly stanoveny dvě výzkumné otázky:

- *Existují na hranici aglomerace obce, kde vzdálenost a dojezdový čas do jiného kraje je kratší než do administrativního kraje, do kterého obec spadá?*

Na to, aby bylo možné zodpovědět tuto otázku se musí splnit některé kroky. Jako první je třeba zvolit obce, které leží na hranici mezi Královehradeckým a Pardubickým krajem. Dále je třeba určit časovou dojížděku a vzdálenost z určených obcí do center aglomerace. V tomto případě do centra Hradce Králové a do centra Pardubic. Pro tuto dojížděku se zvolí různé druhy dopravy. Z veřejné dopravy to budou ukazatele vlak a autobus, pokud v dané obci jezdí. Z vlastní dopravy budou zvoleny ukazatele automobil a kolo.

- *Do jakého kraje vyjíždí ekonomicky aktivní obyvatelé z hraničních obcí Královehradeckého a Pardubického kraje za prací?“.*

K zodpovězení této otázky je potřeba určit obce, které se nachází na hranici Královehradeckého kraje a Pardubického kraje. U těchto obcí je třeba určit jen ekonomicky aktivní obyvatelé, které vyjíždějí do zaměstnání. Pro zjištění ekonomicky aktivního obyvatelstva v jednotlivých obcích budou využita data ze Sčítání lidu, domů a bytů za roky 2011 a 2021. V první části bude zjištěno, kolik má obec celkem ekonomicky aktivních obyvatel. Druhá část se týká jen obyvatel, které vyjíždějí do zaměstnání do jiného kraje.

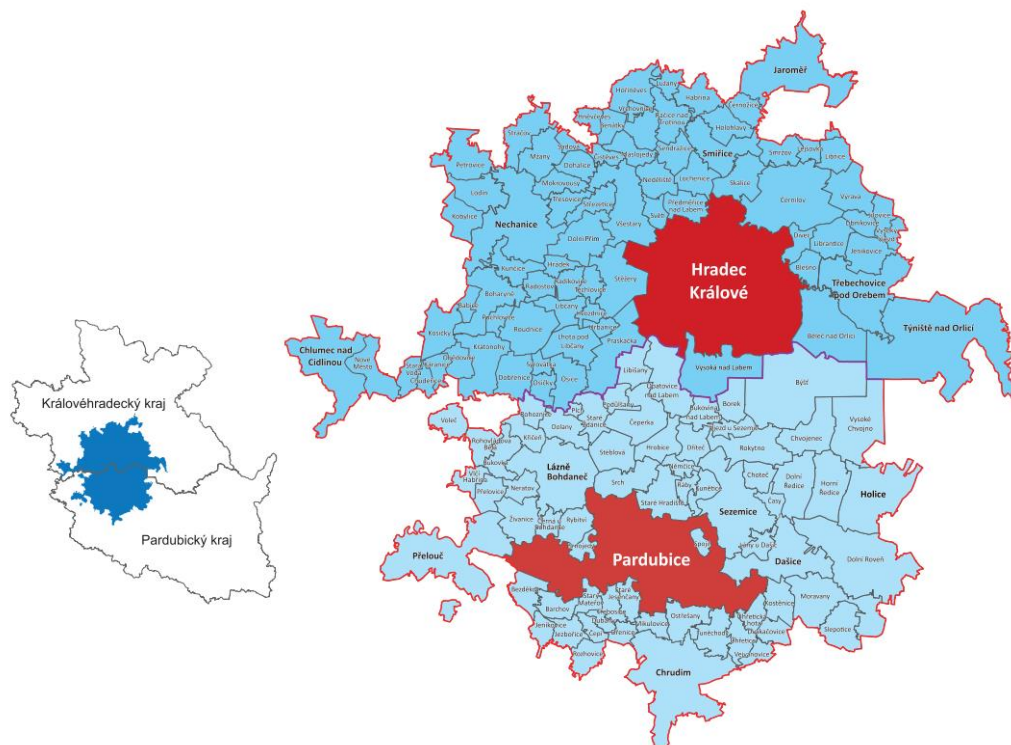
4.2 Hradecko-pardubická aglomerace

Hradecko-pardubická aglomerace se nachází na východě Čech. Tuto aglomeraci spojují dvě krajská města, a to Hradec Králové a Pardubice. Jako jediná z českých aglomerací má dvoujadernou sídelní aglomeraci (ITI, 2019). Tato metropolitní oblast se nachází pro evropské vymezení v kategorii NUTS 2. Oblast, této aglomerace je složena velmi silnou koncentrací občanů a ekonomických činností. Většina těchto činností má mezinárodní vliv. Díky vazbám, které vedou mezi jádrovými městy je ovlivněna konkurenceschopnost celého regionu. Aglomerace byla založena na hlavním ukazateli, kterým je vyjíždka do zaměstnání a škol. Vedoucí město z těchto dvou, které vede Hradecko-pardubickou aglomeraci a rozhoduje o výběru projektů, které budou plnit cíle Integrovaný územní investice, jsou Pardubice.

Aglomerace má celkovou rozlohu 1 308 km². Ve strategii na roky 2014-2020 bylo v aglomeraci vedeno 145 obcí. Tento počet však pro programové období 2021-2027 vzrostl na 152 obcí ty jsou zobrazeny v Obrázek 6. Z toho je 14 obcí vedeno jako město. Dalších 9 obcí je vedeno jako obce správních obvodů s rozšířenou působností. Celkem 73 obcí spadá do hradecké části a 79 obcí spadá do pardubické části aglomerace. Dohromady má region okolo 340 tisíc obyvatel. Z nichž 47 % obyvatel žije na území Královehradeckého kraje a 53 % na území Pardubického kraje (ITI HK-PCE aglomerace, 2023).

Cílem této aglomerace je mít chytrou, kreativní a udržitelnou aglomeraci. Aby aglomerace dosáhla cíl udržitelnosti musí zlepšit životní prostředí ve městech. To by měla udělat pomocí ekologické dopravy (například nákup nízkoemisních a bezemisních vozidel MHD), regulace dopravní vytíženosti ve městě nebo pomocí správného svozu odpadu (například výstavba zařízení na výrobu paliv z odpadů). Pro splnění cíle regionu, kterým je chytrá a kreativní aglomerace musí vynaložit prostředky na vzdělání, výzkum a inovaci. Tento cíl má své podcíle, jsou jimi:

- podpora odborného vzdělání, propojenost výzkumu a aplikační základy regionu
- vývoj kulturní a kreativní sféry (ITI HK-PCE aglomerace, 2023).



Obrázek 6: Hradecko-pardubická aglomerace

Zdroj: ITI HK-PCE (2019)

4.3 Analýza dojezdových časů a vzdálenosti

Pro následující zkoumání byly vybrány obce (31), které se nacházejí na hranici Hradecko-pardubické aglomerace mezi 2 jádry. Tyto obce jsou:

Běleč nad Orlicí	Káranice	Rohoznice
Borek	Kasalice	Rokytno
Bukovina nad Labem	Kratonohy	Stará Voda
Býšť	Libišany	Staré Žďánice
Dobřenice	Opatovice nad Labem	Třebechovice pod Orebem
Dolany	Osice	Týniště nad Orlicí
Holice	Osičky	Újezd u Sezemic
Choteč	Plch	Vysoká nad Labem
Chudeřice	Podůlšany	Vysoké Chvojno.
Chvojenec	Praskačka	
Chýšť	Pravy	

Jako první ukazatel byla vybrána vzdálenost, kterou musí obyvatel urazit z dané obce do Hradce Králové či Pardubic. Tato hodnota byla měřena vzdušnou čarou v jednotkách kilometru. Pro určení této vzdálenosti byly využity internetové mapy a to konkrétně Mapy.cz. Zde byla zadána trasa, z bodu A do bodu B. V tomto případě byl bod A jedna z obcí a bod B bylo buď centrum HK nebo centrum PCE.

Další ukazatel byl čas, který stráví zaměstnanec na trase z domova do zaměstnání, kde je místo výkonu práce určeno v centru HK/PCE a domov je jedna z 31 zkoumaných obcí. Po

zvolení dopravního prostředku bylo zkoumáno, kolik minut trvá urazit do centra za použití daného transferu. Z dopravních prostředků byl využit automobil, autobus, kolo a vlak. U autobusových a vlakových spojení bylo zvoleno časové rozpětí mezi 7 a 8 hodinou ranní a návrat zpět do doma v časovém rozpětí mezi 15 a 16 hodinou odpoledne. Dále se u těchto dvou prostředků zkoumalo, kolik je možné v daný čas využít dopravních spojů.

Čas, který stráví obyvatel na cestě za využití automobilu a kola bylo vyhledáváno na internetových mapách Mapy.cz, zde se vybírala z nabízených cest ta, která má nejkratší čas. Některé trasy pro automobil, byly vedeny i skrze dálnice. Pro hledání času, který trvá za využití některého z veřejných prostředků byl použit web Idos.idnes.cz. Zde se zadala jedna ze zkoumaných obcí a cílový bod byl v autobusové dopravě. V tomto případě to byl buď Terminál hromadné dopravy Hradec Králové nebo Autobusové nádraží Pardubice. Pro vlakovou dopravu byl cílový bod určen Hradec Králové, hlavní nádraží. V Pardubicích to byla zastávka Pardubice, hlavní nádraží. U obou dopravních prostředků byl vždy uveden jen čas, který byl u dané trasy nejrychlejší a splnil podmínku, že v nástupní stanici autobus či vlak vyjel mezi 7 a 8 hodinou ranní a u zpátečních spojů splnil podmínku, že vyjel z center vždy mezi 15 a 16 hodinou odpolední. K těmto výše zmíněným ukazatelům se věnují následující

Tabulka 4 a Tabulka 5.

Tabulka 4: Dojíždka u obcí Královehradeckého kraje

Obce na hranicích aglomerace HK/PCE	dojíždka do HK												dojíždka do PCE													
	Km vzdušnou čarou	Auto	Km autem	Bus (ranní spoj)	počet spojů	Bus (odpolední spoj)	počet spojů	Kolo	Km na kole	Vlak (ranní spoj)	počet spojů	Vlak (odpolední spoj)	počet spojů	Km vzdušnou čarou	Auto	Km autem	Bus (ranní spoj)	počet spojů	Bus (odpolední spoj)	počet spojů	Kolo	Km na kole	Vlak (ranní spoj)	počet spojů	Vlak (odpolední spoj)	počet spojů
Běleč nad Orlicí	7,93 km	13 min	10,2 km	21 min	3	21 min	3	33 min	9,0 km	x	x	x	x	21,09 km	32 min	28,6 km	79 min	2	89 min	2	104 min	27,8 km	x	x	x	x
Dobřenice	15,28 km	19 min	20,8 km	x	x	x	x	75 min	18,7 km	19 min	1	17 min	1	15,30 km	23 min	27,4 km	x	x	44 min	2	65 min	18,1 km	53 min	1	46 min	1
Chudeřice	21,17 km	23 min	23,5 km	116 min	2	x	x	98 min	26,9 km	x	x	x	x	20,09 km	29 min	23,7 km	80 min	1	x	x	107 min	29,1 km	x	x	x	x
Káranice	20,58 km	22 min	23 km	122 min	2	x	x	95 min	26,1 km	26 min	1	24 min	1	19,98 km	29 min	24,5 km	86 min	1	x	x	110 min	29,9 km	60 min	1	53 min	1
Kratonohy	16,69 km	18 min	17,9 km	x	x	24 min	1	78 min	21,2 km	23 min	1	21 min	1	18,69 km	28 min	32,4 km	x	x	91 min	2	82 min	22,6 km	57 min	1	50 min	1
Osice	12,81 km	18 min	15,7 km	80 min	1	35 min	2	60 min	16,5 km	x	x	x	x	13,03 km	20 min	16,9 km	44 min	1	35 min	2	63 min	17,7 km	x	x	x	x
Osičky	13,34 km	19 min	15,8 km	x	x	37 min	2	60 min	16,6 km	x	x	x	x	13,46 km	21 min	16,7 km	x	x	33 min	3	59 min	16,8 km	x	x	x	x
Praskačka	7,62 km	14 min	9,3 km	19 min	1	17 min	1	33 min	9,3 km	9 min	1	8 min	1	14,83 km	22 min	20,8 km	57 min	2	51 min	3	74 min	20,9 km	43 min	1	37 min	1
Stará Voda	22,50 km	23 min	24 km	112 min	2	x	x	105 min	28,9 km	x	x	x	x	21,34 km	29 min	25,2 km	76 min	1	x	x	112 min	30,5 km	x	x	x	x
Třeb. p. O.	11,45 km	17 min	13,2 km	30 min	3	28 min	2	50 min	13,6 km	16 min	3	13 min	2	23,54 km	32 min	28,1 km	78 min	3	90 min	2	116 min	31,2 km	39 min	3	37 min	2
Týniště n. Orli	18,60 km	23 min	21,4 km	x	x	42 min	1	79 min	21,6 km	23 min	2	22 min	2	24,74 km	36 min	31,1 km	137 min	1	107 min	2	113 min	31,1 km	49 min	2	46 min	2
Vysoká n. L.	6,27 km	12 min	8,1 km	18 min	3	20 min	3	35 min	9,4 km	x	x	x	x	12,96 km	20 min	16,6 km	40 min	1	51 min	3	57 min	15,7 km	x	x	x	x

Hradec Králové

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka 5: Dojíždka u obcí Pardubického kraje

Obce na hranicích aglomerace HK/PCE	dojíždka do HK													dojíždka do PCE													
	Km vzdušnou čarou	Auto	Km autem	Bus (ranní spoj)	počet spojů	Bus (odpolední spoj)	počet spojů	Kolo	Km na kole	Vlak (ranní spoj)	počet spojů	Vlak (odpolední spoj)	počet spojů	Km vzdušnou čarou	Auto	Km autem	Bus (ranní spoj)	počet spojů	Bus (odpolední spoj)	počet spojů	Kolo	Km na kole	Vlak (ranní spoj)	počet spojů	Vlak (odpolední spoj)	počet spojů	
Borek	9,33 km	16 min	13 km	26 min	1	31 min	1	52 min	14,3 km	x	x	x	x	Borek	11,14 km	20 min	15,7 km	x	x	36 min	3	54 min	14,8 km	x	x	x	x
Bukovina nad Labem	9,44 km	14 min	11 km	31 min	1	26 min	1	45 min	12,3 km	x	x	x	x	Bukovina nad Labem	9,90 km	17 min	12,8 km	35 min	1	44 min	3	43 min	11,9 km	x	x	x	x
Býšť	10,22 km	13 min	11,6 km	21 min	3	24 min	2	50 min	12,6 km	x	x	x	x	Býšť	13,97 km	22 min	17,4 km	36 min	4	44 min	2	65 min	18,6 km	x	x	x	x
Dolany	14,67 km	22 min	18,6 km	75 min	2	31 min	1	74 min	20,7 km	x	x	x	x	Dolany	10,07 km	18 min	12,2 km	29 min	1	37 min	2	44 min	12,3 km	x	x	x	x
Holice	19,31 km	21 min	21,3 km	33 min	1	36 min	3	92 min	24,7 km	x	x	73 min	1	Holice	15,21 km	22 min	17,9 km	37 min	2	28 min	4	69 min	19,6 km	x	x	36 min	1
Choteč	14,16 km	19 min	22,7 km	52 min	3	45 min	3	75 min	20,7 km	x	x	x	x	Choteč	8,75 km	14 min	10,6 km	27 min	3	25 min	3	37 min	10,2 km	x	x	x	x
Chvojenec	13,37 km	16 min	14,8 km	26 min	2	28 min	2	63 min	16,5 km	x	x	x	x	Chvojenec	13,77 km	21 min	17,1 km	31 min	2	48 min	3	63 min	17,9 km	x	x	x	x
Chýšť	22,64 km	23 min	30,7 km	x	x	70 min	1	112 min	30,2 km	x	x	x	x	Chýšť	19,38 km	27 min	21,8 km	x	x	45 min	1	98 min	26,9 km	x	x	x	x
Kasalice	18,87 km	21 min	23,4 km	142 min	1	65 min	1	94 min	24,7 km	x	x	x	x	Kasalice	14,67 km	23 min	17,7 km	106 min	1	x	x	76 min	21,1 km	x	x	x	x
Libišany	8,27 km	14 min	10,2 km	13 min	2	14 min	1	46 min	12,8 km	x	x	x	x	Libišany	12,56 km	20 min	17,2 km	68 min	2	50 min	3	59 min	16,6 km	x	x	x	x
Opatovice nad Labem	7,73 km	11 min	9,1 km	17 min	3	19 min	2	38 min	10,4 km	6 min	2	5 min	1	Opatovice nad Labem	11,66 km	16 min	15,0 km	20 min	3	20 min	1	56 min	15,5 km	39 min	1	15 min	1
Plch	12,90 km	20 min	16,2 km	77 min	1	51 min	1	68 min	19,2 km	x	x	x	x	Plch	11,09 km	19 min	14,5 km	41 min	1	31 min	1	51 min	14,3 km	x	x	x	x
Podúšany	11,21 km	17 min	14,8 km	20 min	1	18 min	1	57 min	15,9 km	x	x	x	x	Podúšany	10,14 km	18 min	13,8 km	88 min	1	46 min	2	56 min	15,6 km	x	x	x	x
Pravy	17,14 km	19 min	21,2 km	145 min	1	68 min	1	85 min	22,5 km	x	x	x	x	Pravy	14,82 km	22 min	27,0 km	109 min	1	x	x	67 min	19,0 km	x	x	x	x
Rohoznice	15,09 km	21 min	17,9 km	x	x	40 min	2	80 min	22,6 km	x	x	x	x	Rohoznice	12,49 km	19 min	14,6 km	x	x	59 min	1	52 min	14,7 km	x	x	x	x
Rokytno	12,33 km	17 min	19,8 km	28 min	1	31 min	2	66 min	18,1 km	x	x	x	x	Rokytno	10,72 km	17 min	13,1 km	27 min	2	27 min	2	57 min	16,3 km	x	x	x	x
Staré Ždánice	12,42 km	19 min	16,9 km	25 min	2	21 min	1	63 min	17,5 km	x	x	x	x	Staré Ždánice	10,04 km	15 min	13,4 km	38 min	1	28 min	2	55 min	15,4 km	x	x	x	x
Újezd u Sezemic	10,74 km	18 min	14,6 km	x	x	34 min	1	58 min	15,9 km	x	x	x	x	Újezd u Sezemic	9,89 km	18 min	14,0 km	x	x	33 min	2	51 min	14,2 km	x	x	x	x
Vysoké Chvojno	15,02 km	20 min	20,1 km	102 min	1	40 min	2	61 min	17,1 km	x	x	x	x	Vysoké Chvojno	15,96 km	24 min	20,5 km	75 min	1	51 min	3	72 min	20,5 km	x	x	x	x

Zdroj: vlastní zpracování

4.3.1 Dojíždka do Hradce Králové

Dojíždka autem do centra Hradce Králové trvá z obcí Královehradeckého kraje od 12 do 23 minut. Naopak z Pardubického kraje je tato dojezdová doba od 11 do 23 minut. Největší výkyv je zaznamenán u Opatovic nad Labem. Tato obec spadá již do Pardubického kraje, ale dojezd do centra HK je kratší než dojezd do centra PCE. U obce Chýšť je zajímavé, že do HK má urazit nejdlejší trasu (30,7 km autem), ale čas dojezdu je shodný i s obcemi, které se nachází v Hradecké oblasti a jejich vzdálenost je kratší i o 5 km. Na tomto výkyvu má podíl fakt, že trasa, která vede do jádra je z velké části po dálnici, kde je povolena vyšší rychlost (až 130 km v hodině) než na obyčejné silnici (v obci 50 km v hodině, mimo obec 90 km v hodině).

Ukazatel pro autobusovou dopravu se v některých obcích v rámci zkoumaného časového rozpětí (mezi 7–8 hodinou ranní a 15–16 hodinou odpolední) nevyskytuje, jelikož v daný čas nebyl nalezen takový spoj, který by splňoval určené podmínky. V rámci tohoto ukazatele byl nejdlejší čas na trase Káranice – HK. Tato trasa autobusem trvá 2 hodiny a 2 minuty. Pozoruhodná je skutečnost, že tato trasa má i přestupy přes obce, které se nacházejí již v Pardubickém kraji. Naopak nejrychlejší trasa je z obce Libišany, která se nachází již v Pardubickém kraji. Ze všech zkoumaných obcí má nejvyšší čas strávený na cestě spoj z obce Pravy (Pardubický kraj). Ten trvá 145 minut v rámci ranního spoje, i když samotná obec se nachází od HK jen 17,14 km vzdušnou čarou. Cesta z HK do obce Pravy v odpoledních hodinách trvá již jen 68 minut.

Vlaková doprava není v některých obcích zastoupena. Ale z těch, které jsou obsluhovány vlakovou dopravou je nejrychlejší trasa do HK z obce Opatovice nad Labem. Tato obec se nachází v Pardubickém kraji, ale trasa trvá pouhých 6 minut. Nejdlejší trasa do HK je z obce Holice (Pardubický kraj). V ranních hodinách není spoj dostupný, ale v odpoledních hodinách trvá cesta z Holic na vlakové nádraží v HK celých 73 minut.

Na kole se nejrychleji z Královehradeckého kraje dostaneme do centra HK z obcí Běleč nad Orlicí (9 km) a Praskačky (9,3 km) a to za čas 33 minut. Naopak nejdlejší trasa z Hradecké části aglomerace je 105 minut. Je to na trase ze Staré Vody do HK (28,9 km). Z Pardubického kraje je nejdlejší trasa Chýšť-HK (30,2 km), kde čas strávený na kole je 112 minut

4.3.2 Dojížd'ka do Pardubic

Trasa automobilem do centra Pardubic trvá z obcí Královehradeckého kraje od 20 do 36 minut. Z obcí, které se nacházejí v Pardubické oblasti trvá trasa do PCE v rozmezí 14 a 27 minut. Nejrychleji se dopraví autem do PCE obyvatelé obce Choteč. Naopak nejvíce času na trase stráví obyvatelé z Královehradeckého kraje z obce Týniště nad Orlicí (31,1 km autem). Z Pardubického kraje jsou to obyvatelé z obce Chýšť (21,8 km autem). Nejdelší trasu, z aglomerace nacházející se na pardubickém území, urazí obyvatelé z obce Pravy (27 km autem), ale časový dojezd je o 5 minut kratší než u obce Chýšť.

Doprava pomocí autobusové dopravy není v určeném ranním intervalu u 7 obcí dostupná. Odpolední doprava není dostupná u 5 spojů, které by splňovaly určené podmínky. Z obcí ležících na straně HK v rámci HK-PCE aglomerace je nejrychlejší doprava z Vysoké nad Labem (40 minut) v rámci ranního spoje. U odpoledního spoje je to trasa z PCE do Osiček, kdy cesta trvá 33 minut. Naopak nejvíce času trvá trasa Týniště nad Orlicí-PCE a to 2 hodiny a 17 minut. Z pardubické strany aglomerace je nejrychlejší trasa v ranních i odpoledních hodinách z obce Opatovice nad Labem (20 minut).

Vlakové spoje, které by splnily zadané podmínky se z obcí, které se nacházejí v Pardubickém kraji moc nevyskytují. Ranní vlak, který by splnil odjezd mezi 7-8 ranní na trase obec-PCE je v PCE regionu jenom jeden, a to spoj z Opatovic nad Labem. Spoj, který splnil alespoň odpolední podmínku je spoj z PCE do Holic. Tato trasa trvá vlakem 36 minut. V Hradeckém regionu se nachází 6 obcí, které splnily ranní i odpolední časový interval v daném spoji. Nejrychlejší je trasa vlakem z obce Třebechovice pod Orebem (39 minut). U odpoledního spoje je to rovněž tato trasa, ale i trasa PCE-Praskačka (37 minut). Zajímavé je porovnání veřejné dopravy u obce Týniště nad Orlicí. Ranní autobusová doprava do PCE trvá 137 minut, ale vlakem je tento čas jenom 49 minut. V odpoledních hodinách trvá trasa autobusem 107 minut, ale vlak je o 61 minut rychlejší.

Vlastní dopravou pomocí kola se nejrychleji dostanete do centra PCE z obce Choteč (37 minut). Naopak nejdéle stráví na kole čas obyvatel obce Třebechovice pod Orebem (HK) a to 1 hodinu a 56 minut. Z Pardubického kraje je nejdelší trasa pro kolo z obce Chýšť, kdy trasa je dlouhá 26,9 km a čas, než zaměstnanec dojede do centra PCE je 1 hodina a 38 minut.

4.3.3 Porovnání dojezdových časů

V následující podkapitole bude porovnána dojíždka ze 4 obcí Královehradeckého kraje a z 6 obcí Pardubického kraje. U těchto obcí bude porovnána, zda je rychlejší a kratší cesta do HK nebo do PCE. Vybrány byly obce, kde se nachází výkyvy a jejich cesta/čas je rychlejší do centra, které není jejich krajské.

- **Obce Královehradeckého kraje**

První obec byla vybrána Dobřenice. Tato obec se nachází v Královehradeckém kraji. Vzdálenost do obou center je vzdušnou čarou shodná (15,3 km). Cesta automobilem z Dobřenic do PCE je o 7 km delší, ale čas v autě je delší jen o 4 minuty. Trasa na kole je shodná (18 km), ale čas strávený do centra HK je o 10 minut delší. Největší rozdíl je v ukazateli cesta vlakem. Spojení do PCE je v ranním i odpoledním spoji v průměru 50 minut na rozdíl do HK je průměrný čas na této trase 17 minut.

Obec Chudeřice se nachází v hradecké části aglomerace. Vzdušnou čarou je obec blíž centru PCE, ale jen o 1 kilometr. Vzdálenost automobilem je do obou center totožná (23,5 km), ale do centra HK je trasa o 6 minut rychlejší. Ranní autobusový spoj je na pardubické nádraží o 36 minut kratší než na hradecké autobusové nádraží.

Další zkoumaná je obec Osice. Ta leží v Královehradeckém kraji. V ukazateli vzdušné čáry není rozdíl ve vzdálenosti do obou center. Ale automobilem se do HK dopraví obyvatel obce o 2 minuty rychleji a ujede kratší vzdálenost o 1,2 km. Větší rozdíl je u autobusové dopravy. Ranní spoj jede ze vsi do HK 80 minut, ale na autobusové nádraží v PCE je čas dlouhý jen 44 minut. Odpolední spoj je na obou stranách totožný (35 minut), ale z PCE jsou nabízeny v časovém rozpětí 15-16 hodin 2 spoje, zatímco z HK je pouze 1 spoj.

Poslední obec, která se nachází v hradecké části aglomerace je Stará Voda. Vzdušná čára je do obou center shodná s minimálními rozdíly. Cesta automobilem je o 1 km delší do centra PCE. Tato trasa je i o 6 minut delší. Autobusový spoj je do HK trvá 112 minut. Do PCE je tento spoj o 36 minut kratší.

- **Obce Pardubického kraje**

Borek je první ze zkoumaných obcí nacházejících se v Pardubickém kraji. Ukazatel vzdušné čáry je do HK méně vzdálený (o 2 km). Trasa automobilem je rychlejší do HK o 4

km a 2,7 km. Odpolední autobusový spoj je o 5 minut kratší, ale z PCE je nabízeno více spojů (3) do vsi než z HK (1 spoj).

Bukovina nad Labem stojí v pardubické části aglomerace. Její vzdušná vzdálenost je do obou center shodná. Ze vsi se ale pomocí automobilu dostanete do centra HK rychleji, a to o 3 minuty. Vzdálenost je také kratší o 1,8 km. Ranní autobusový spoj je do HK o 4 minuty kratší, ale u odpoledního autobusového spoje se trasa do HK liší od trasy do PCE o 18 minut.

Obec Býšť se nachází v Pardubickém kraji. Vzdálenost, která byla měřena pomocí vzdušné čáry je kratší trasa do HK (10,2 km) do PCE je trasa delší o 3,7 km. Za pomoci automobilu se z Býště do HK dostane obyvatel již za 13 minut za vzdálenosti 11,6 km. Trasa Býšť-PCE je delší. Vzdálenost, kterou musí obyvatel ujet je 17,4 km za dobu 22 minut. V porovnání s první zkoumanou trasou je rozdíl v 10 minutách a skoro 6 kilometrech. Veřejnou dopravou, se obyvatel dostane rychleji z Býště na autobusové nádraží v HK. Tento ranní spoj je o 12 minut kratší než na autobusové nádraží v PCE (36 minut). U odpoledního autobusového spoje je trasa HK-Býšť také rychlejší, a to o 20 minut. Zajímavý ukazatel je v této zkoumané obci trasa na kole. Z Býště je cesta na kole do HK dlouhá 12,6 km. Trasa do PCE z Býště na kole je dlouhá 18,6 km.

Chvojenec leží na hranici aglomerace v pardubické části. Vzdálenost měřená vzdušnou čarou je do obou částí aglomerace stejná. Z Chvojence je rychlejší trasa za pomoci automobilu do HK (14,8 km). Tato trasa je o 3 km a 5 minut rychlejší než do PCE. I za využití veřejné dopravy se rychleji obyvatel dostane na hradecké autobusové nádraží. Tento spoj je v ranních hodinách 26minutový, zatímco do PCE trvá autobusu ujet tuto trasu 31 minut. Odpolední spoj je do HK kratší o 20 minut. Do PCE trvá autobusu ujet trasu 48 minut.

Další zkoumaná obec je Libišany. Tato obec se nachází k Pardubickém kraji. U této vsi se nachází největší rozdíl v ukazateli vzdušné čáry. Do HK je tato vzdálenost 8,2 km, ale do PCE je vzdušná čára již 12,5 km. Trasa automobilem je kratší do HK (10,2 km). Do PCE je trasa dlouhá 17,2 km. Ranním autobusem se do HK dostane obyvatel již za 13 minut, zatímco do PCE pojedou ranním spojem 68 minut. Rozdíl se nemění ani u odpoledního autobusového spoje. Z PCE do Libišan jsou sice v daném časovém rozpětí nabízeny 3 spoje, ale ani jeden není kratší než trasa z HK do Libišan.

Poslední zkoumaná obec jsou Opatovice nad Labem. Tato obec leží na hlavním tahu mezi HK a PCE. Spadá však do Pardubického kraje. Vzdušná čára je kratší do HK (7 km) do PCE je tato vzdálenost 11 km. U veřejné dopravy je velký rozdíl na trase do vlakových

nádražích této aglomerace. Ranním vlakem se z Opatovic nad Labem do HK dostane obyvatel již za 6 minut. Zatímco ranní vlak do PCE trvá 39 minut. U odpoledního vlakového spoje není již tak velký výkyv, ale trasa z HK do Opatovic nad Labem je stále rychlejší o 10 minut.

Z tohoto zkoumání vyplývá fakt, že obec, která se nachází v jedné aglomeraci ještě nemusí mít trasu kratší do centra v daném centru aglomerace. Největší výkyv je zaznamenán u obce Býšť, která se sice nachází v Pardubickém kraji, ale do HK se obyvatel dostane rychleji a za kratší vzdálenost. Další zajímavý rozdíl je u obce Libišany, která se nachází v Pardubickém kraji, ale vzdušnou čarou je obec blíže HK. U Opatovic nad Labem všechna data též vypovídají o lepší dostupnosti do zaměstnání v Královehradeckém kraji než do kraje, do kterého obec spadá.

4.4 Analýza výjezdů za prací do jiného kraje

Tato kapitola se věnuje výjezdům do zaměstnání ze zkoumaných obcí Hradecko-pardubické aglomerace do center této aglomerace. Pro porovnání se využila data ze Sčítání lidu, domů a bytů, které proběhlo v roce 2011 a v roce 2021. V následující Tabulka 6 jsou vidět data, která vyšla z daného sčítání. Tyto data budou v této kapitole dále porovnávána. Rozdíl ve SLDB je takový, že v roce 2011 jsou data zjištěna jen z obcí do jiného kraje, ale v roce 2021 bylo u sčítání zkoumáno, do kterého konkrétního kraje zaměstnanec vyjíždí.

Tabulka 6: Porovnání dat ze SLDB 2011 a 2021

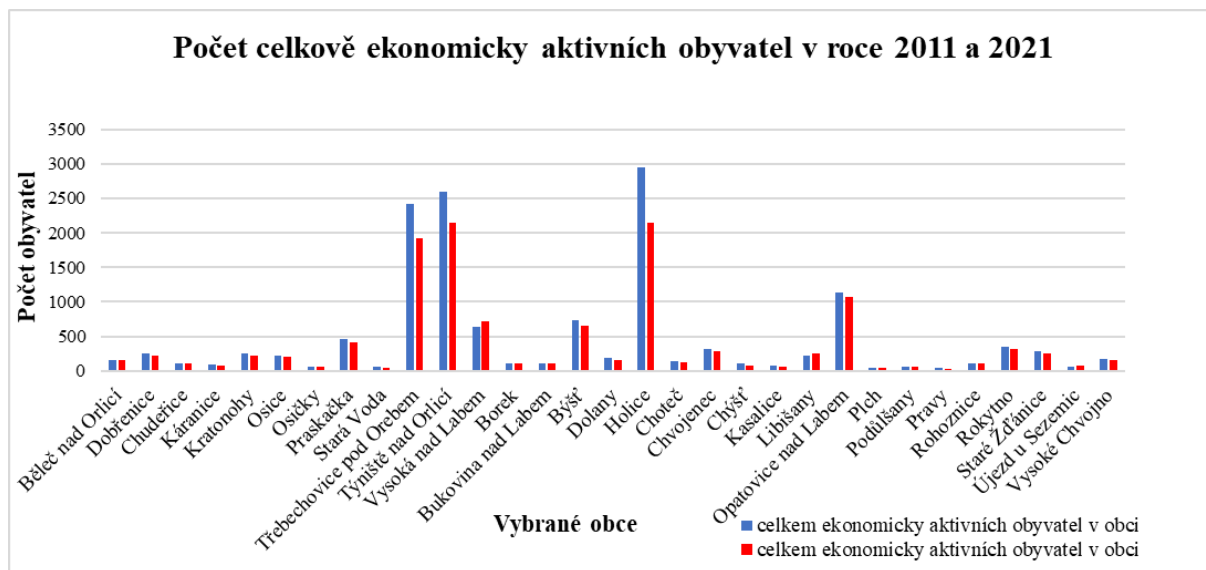
	<i>Zkoumaná obec</i>	SLDB 2011		SLDB 2021		
		<i>celkem ekonomicky aktivních obyvatel v obci</i>	<i>celkem vyjíždějící za prací do jiného kraje</i>	<i>celkem ekonomicky aktivních obyvatel v obci</i>	<i>celkem vyjíždějících za prací do Královehradeckého kraje</i>	<i>celkem vyjíždějících za prací do Pardubického kraje</i>
Královehradecký kraj	<i>Běleč n. Orł.</i>	154	10	152	128	13
	<i>Dobřenice</i>	254	20	228	185	33
	<i>Chudeřice</i>	114	8	101	79	12
	<i>Káranice</i>	97	3	83	71	6
	<i>Kratonohy</i>	252	20	224	196	17
	<i>Osice</i>	214	23	204	149	40
	<i>Osičky</i>	67	5	62	49	11
	<i>Praskačka</i>	468	30	411	344	51
	<i>Stará Voda</i>	62	10	42	39	1
	<i>Třebech. p. O.</i>	2 421	98	1 920	1 759	87
	<i>Týniště n.Orł.</i>	2 6003	102	2 146	1 960	118
<i>Vysoká n. L.</i>	637	61	719	584	92	
Pardubický kraj	<i>Borek</i>	115	25	109	55	51
	<i>Buko. n. L.</i>	106	31	108	50	55
	<i>Býšť</i>	732	272	648	421	187
	<i>Dolany</i>	182	17	151	24	121
	<i>Holice</i>	2 946	283	2 153	434	1 637
	<i>Choteč</i>	141	9	127	8	114
	<i>Chvojenec</i>	310	63	281	121	145
	<i>Chýšť</i>	101	12	83	20	56
	<i>Kasalice</i>	78	10	67	12	48
	<i>Libišany</i>	216	69	251	158	85
	<i>Opat. n. L.</i>	1 135	370	1 078	576	426
	<i>Plch</i>	46	11	37	10	24
	<i>Podůlšany</i>	62	13	64	29	36
	<i>Pravy</i>	45	12	34	15	18
	<i>Rohoznice</i>	114	14	107	38	66
	<i>Rokytno</i>	354	36	319	80	227
	<i>S. Žďánice</i>	292	39	247	58	169
	<i>Újezd u Se.</i>	54	12	77	16	55
<i>Vysoké Chv.</i>	175	32	151	58	86	

Zdroj: vlastní zpracování dle SLDB (2011,2021)

4.4.1 Ukazatel ekonomicky aktivního obyvatelstva

Při sčítání lidu, domů a bytů byl v každé obci zaznamenán počet obyvatel, kteří jsou ekonomicky aktivní. Zaměstnanost se týká obyvatel v produktivním věku (16-64 let). Čísła za rok 2011 a 2021 jsou odlišná. Je to například z důvodu odchodu zaměstnanců do penze, zvýšená úmrtnost (pandemie Covid-19) či vyšší zájem obyvatel o studium. V následujícím

Graf 1 je uvedeno porovnání pro jednotlivé obce. Modrý sloupec značí počet zaměstnaných pro SLDB 2011 a červený značí výsledky sčítání za rok 2021.



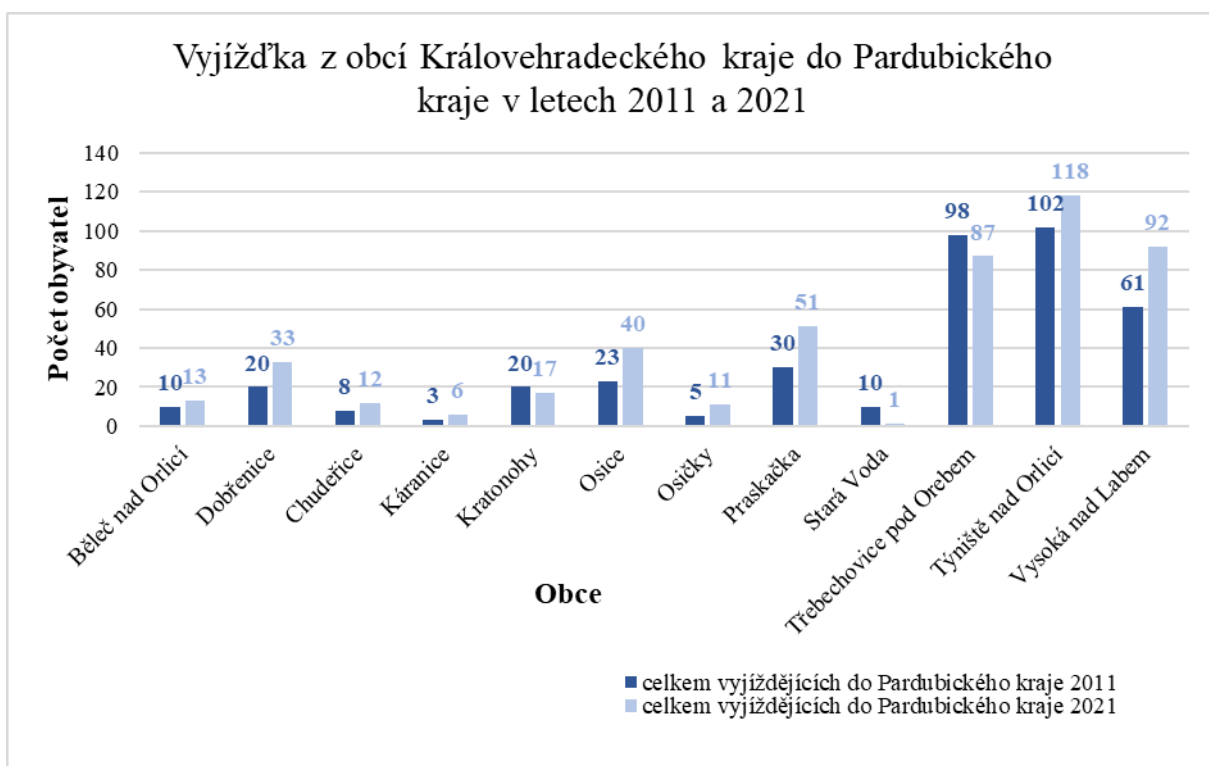
Graf 1: Porovnání ekonomicky aktivních obyvatel v obci v roce 2011 a 2021

Zdroj: vlastní zpracování dle SLDB (2011, 2021)

Dle výsledku grafu je patrné, že ve většině obcí došlo ke snížení počtu ekonomicky aktivních obyvatel mezi lety 2011 a 2021. Ve zkoumaných obcích jsou zřejmé výjimky, kde se počet ekonomicky aktivních obyvatel zvýšil. Z Královehradeckého kraje se v těchto výjimkách nachází obec Vysoká nad Labem, kde v roce 2011 bylo 637 ekonomicky aktivních obyvatel a v roce 2021 jich zde žilo 719. Další obce, u kterých byl zaznamenán zvyšující se počet ekonomicky aktivního obyvatelstva byli obce z Pardubického kraje, a to obec Libišany a obec Újezd u Sezemic. U obce Libišany se zvedl počet těchto obyvatel z 216 na 251. Újezd u Sezemic zaznamenal zvýšení z 54 obyvatel na 77 ekonomicky aktivních obyvatel.

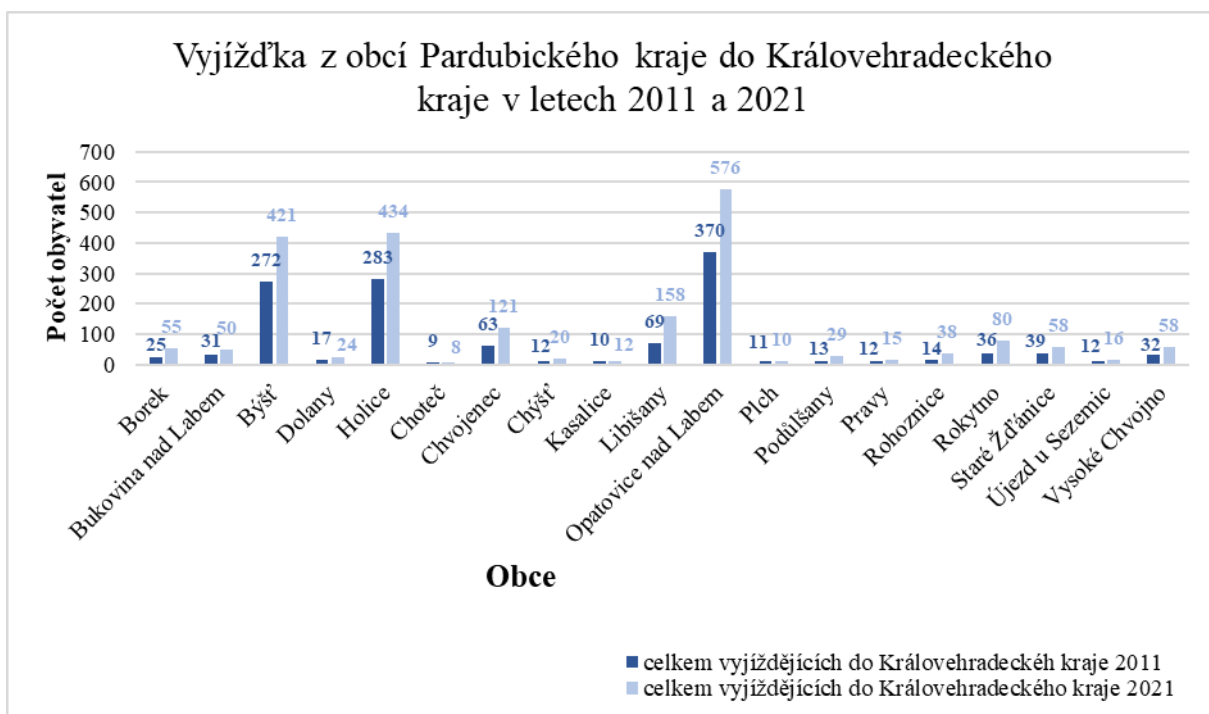
4.4.2 Porovnání dojížděky do zaměstnání do jiného kraje

V následujících grafech je uvedena dojížděka do zaměstnání do jiného kraje, než je kraj trvalého pobytu zaměstnance. Jelikož bylo u SLDB v roce 2011 uvedena jen dojížděka do jiného kraje budeme počítat, že obyvatelé obcí na hranici Hradecko-pardubické aglomerace dojíždějí do sousedního kraje. V tomto případě Královehradeckého kraje nebo do Pardubického kraje. U SLDB 2021 byla již uvedena dojížděka buď do Královehradeckého kraje nebo do Pardubického kraje. Z tohoto důvodu je porovnání rozděleno do dvou grafů, kde v Graf 2 je uvedena dojížděka obcí z hradecké části aglomerace do pardubické části a v Graf 3: Vyjížděka z Pardubického kraje do Královehradeckého kraje z pardubických obcí do Královehradeckého kraje.



Graf 2: Vyjíždka z Královehradeckého kraje do Pardubického kraje

Zdroj: vlastní zpracování dle SLDB (2011,2021)



Graf 3: Vyjíždka z Pardubického kraje do Královehradeckého kraje

Zdroj: vlastní zpracování dle SLDB (2011,2021)

U všech obcí byla vedena analýza porovnání v jednotlivých letech od počtu ekonomicky aktivních obyvatel, který se u SLDB 2011 a SLDB 2021 lišil. Také byla porovnána vyjížďka z jednotlivých obcí krajů do krajů druhých.

- **Obce Královehradeckého kraje**

U obce Běleč nad Orlicí bylo při sčítání v roce 2011 napočteno 154 pracujících obyvatel. Z tohoto počtu pracovalo 10 v Pardubickém kraji. Sčítání, které proběhlo v roce 2021 změnilo data na 152 ekonomicky aktivních obyvatel, z nichž 128 pracuje v hradecké části aglomerace a 13 dojíždí do zaměstnání do pardubické části aglomerace.

V obci Dobřenice bylo v minulém SLDB zaznamenáno 254 aktivních obyvatel. Z toho 20 dojíždělo do Pardubického kraje. V roce 2021 bylo v Dobřenicích 228 obyvatel zaměstnáno. Do zaměstnání do Královehradeckého kraje dojíždělo 185 obyvatel a do Pardubického kraje jezdilo 33 zaměstnanců.

U vsi Chudeřice bylo sečteno 114 zaměstnaných obyvatel, z nichž 8 dojíždělo do pardubické části aglomerace. V novém sčítání bylo objeveno 101 zaměstnaných osob. Do hradecké části aglomerace dojíždělo 79 lidí a do druhé části aglomerace 12 obyvatel.

Obec Káranice v roce 2011 měla 97 ekonomicky aktivních obyvatel. Z celkového počtu jich do Pardubického kraje dojížděli pouze 3 obyvatelé. V roce 2021 bylo zaznamenáno v této obci 83 zaměstnaných občanů. Do Královehradeckého kraje dojíždělo 71 lidí a do Pardubického jenom 6 obyvatel.

V Kratonohách bylo ve starším měření nasčítáno 252 pracujících obyvatel. Do PCE dojíždělo za práci 20 zaměstnanců. Tento počet v roce 2021 klesl na 224 zaměstnanců. Ze vsi Kratonohy do hradecké části aglomerace dojíždělo 196 občanů obce a do pardubické jich dojíždělo 17.

V obci Osice bylo při sčítání v roce 2011 zaznamenáno 214 zaměstnaných obyvatel, z nichž 23 dojíždělo do Pardubického kraje. V novém sčítání 2021 bylo v obci zaměstnaných 204 obyvatel. Z těchto lidí jich 149 dojíždělo do hradecké části aglomerace a 40 do pardubické.

Další obec je obec Osičky. Ta měla v minulém sčítání 67 ekonomicky aktivních. V novém sčítání to bylo 62. Ve starém období do Pardubického kraje vyjíždělo 13 obyvatel v novém to je 11 a 49 dojíždí do krajského města.

Praskačka měla v SLDB 2011 ekonomicky aktivních 468 obyvatel, z nichž 64 vyjíždělo do pardubické části aglomerace. V SLDB 2021 vyšlo ze sčítání 411 zaměstnaných obyvatel a z toho 344 pracuje v Královeshradeckém kraji a 51 v kraji Pardubickém.

Stará Voda měla v roce 2011 zaměstnaných 62 obyvatel a jenom 10 vyjíždělo do zaměstnání do Pardubického kraje. V roce 2021 tento počet klesl na 42 zaměstnaných a jenom 1 člověk dojíždí do práce do pardubické části aglomerace. Dalších 39 obyvatel pracuje na území královeshradeckém.

V Třebechovicích pod Orebem bylo v minulém sčítání uvedeno 2 421 ekonomicky aktivních obyvatel a 102 dojíždělo na území Pardubického kraje. V novém sčítání bylo ekonomicky aktivních 1 920 obyvatel a 1759 jich dojíždělo do Královeshradeckého kraje. Jenom 87 zaměstnanců dojíždí z této obce do Pardubického kraje.

U obce Týniště nad Orlicí bylo zaznamenáno 2 603 zaměstnaných v roce 2011. Z toho dojíždělo do pardubické části aglomerace 174 obyvatel. V roce 2021 je uvedeno 2 146 zaměstnaných obyvatel, kde 1960 dojíždělo do zaměstnání do Královeshradeckého kraje a 118 jich dojíždělo do Pardubického kraje.

Vysoká nad Labem měla v SLDB 2011 uvedeno 637 ekonomicky aktivních obyvatel. Z nichž jich 61 vyjíždělo do Pardubického kraje. V SLDB 2021 vyšel počet ekonomicky aktivních obyvatel 719. Tím je Vysoká nad Labem první ze zkoumaných obcí, kde se zvedl počet ekonomicky aktivních obyvatel. Do Pardubického kraje jich vyjíždělo 92 a 584 jich vyjíždělo do hradecké části aglomerace.

- **Obce Pardubického kraje**

U obce Borek bylo zaznamenáno ve starém sčítání 115 obyvatel, z nichž 25 dojíždělo do pardubické části aglomerace. V roce 2021 bylo zaznamenáno 109 zaměstnaných, z nichž 55 dojíždí do hradecké části aglomerace a 51 do pardubické části.

Bukovina nad Labem měla dle SLDB 2011 zaznamenáno 106 pracujících obyvatel, z nichž 31 dojíždělo do Královeshradeckého kraje. U SLDB 2021 vyšel výsledek ekonomicky aktivních obyvatel v této obci 108. Z toho jich 50 vyjíždělo na území Královeshradeckého kraje a 55 do zaměstnání do Pardubického kraje.

Býšť měla ve sčítání 2011 zaměstnaných 732 obyvatel a 272 obyvatel dojíždělo do zaměstnání do hradecké části metropolitní oblasti. V roce 2021 byl tento počet 684 obyvatel. Z nichž do královehradecké části aglomerace dojíždělo 421 obyvatel a do pardubické jenom 187 pracujících obyvatel.

V obci Dolany bylo v roce 2011 ekonomicky aktivních 182 obyvatel. Z toho jich dojíždělo na území Královehradeckého kraje 17. V novém sčítání bylo uvedeno 151 zaměstnaných. Do hradecké části aglomerace vyjíždělo 24 obyvatel. V pardubické části aglomerace jich zůstávalo 121.

V Holicích bylo v minulém sčítání napočítáno 2 946 pracujících obyvatel. Z toho 283 vyjíždělo do zaměstnání do jiného kraje v tomto případě do Královehradeckého. V roce 2021 vyšlo ve sčítání 2 153 ekonomicky aktivních obyvatel, kde 1 637 pracuje v pardubické a v hradecké části aglomerace jich pracuje 434.

Choteč měla v roce 2011 zaměstnaných 141 obyvatel. Do hradecké části aglomerace jich vyjíždělo 9. V roce 2021 bylo uvedeno 127 zaměstnaných obyvatel. Z toho jich 114 pracovalo na území Pardubického kraje a 8 jich dojíždělo do Královehradeckého kraje.

Chvojenec mělo ve SLDB 2011 uvedeno 310 pracujících obyvatel, z nichž 63 dojíždělo do Královehradeckého kraje. Ve SLDB vyšlo pracujících 281 obyvatel. Do Královehradeckého kraje jich vyjíždělo 121 a v Pardubickém kraji zůstávalo 145 zaměstnaných.

V obci Chýšť bylo v roce 2011 101 ekonomicky aktivních obyvatel, z toho jich 12 vyjíždělo do zaměstnání do hradecké části aglomerace. V roce 2021 byl tento počet 83 aktivních obyvatel a z toho jich 20 vyjíždělo do Královehradeckého kraje. V Pardubickém zůstávalo 56 ekonomicky aktivních obyvatel Chýště.

Kasalice mělo dle SLDB 2011 pracujících 78 obyvatel. Z toho jich do okolí Hradce Králové dojíždělo 10. Z výsledků SLDB 2021 bylo v tomto roce 67 zaměstnaných obyvatel. Do Královehradeckého kraje jich vyjíždělo 12. V Pardubickém kraji jich zůstávalo 48.

Obec Libišany měla v minulém sčítání uvedeno 216 pracujících obyvatel. Za prací jich vyjíždělo 69. V novém sčítání bylo uvedeno 251 ekonomicky aktivních obyvatel. Do HK jich vyjíždělo 158. V pardubické části aglomerace jich zůstávalo 85. U této obce je vidět nárůst ekonomicky aktivního obyvatelstva. Také jako první obec z Pardubického kraje má vyšší výjezd zaměstnanců do Královehradeckého kraje.

V Opatovicích nad Labem bylo zaznamenáno v roce 2011 celkem 1 135 pracujících obyvatel, z nichž 370 jich vyjíždělo za prací do hradecké části aglomerace. V roce 2021 bylo pracujících v obci 1 078 a vyjíždějících do HK bylo 576. V pardubické části aglomerace zůstávalo 426 obyvatel. U této obce byl zaznamenán vyšší výjezd do Královehradeckého kraje než do kraje, kterému obec přísluší.

V obci Plch bylo vedeno v roce 2011 celkem 46 ekonomicky aktivních obyvatel. Z tohoto počtu jich 11 vyjíždělo za zaměstnáním do Královehradeckého kraje. V roce 2021 bylo zaznamenáno 37 pracujících a z toho 10 vyjíždělo do Královehradeckého kraje a 24 pracovalo v kraji do kterého obec spadá.

Obec Podůlšany měla v SLDB 2011 celkem 62 aktivních obyvatel a 13 vyjíždějících do hradecké části aglomerace. V SLDB 2021 byl tento počet 64 ekonomicky aktivních obyvatel a z toho jich 29 vyjíždělo do Královehradeckého kraje. Do spádového kraje, nebo také v tomto případě Pardubického kraje vyjíždělo 36 obyvatel.

Pravy měla ve sčítání 2011 45 zaměstnaných obyvatel a 12 z nich vyjíždělo do hradecké části aglomerace. V novém sčítání byl tento počet 34 zaměstnaných a také 15 vyjíždějících do Královehradeckého kraje. V pardubické části pracovalo 18 obyvatel.

V obci Rohoznice bylo v roce 2011 zaznamenáno 114 ekonomicky aktivních obyvatel, z nichž 14 vyjíždělo do zaměstnání do hradecké části aglomerace. V roce 2021 bylo v obci 107 aktivních obyvatel z toho jich vyjíždělo 38 na území hradecké aglomerace. V kraji jich zůstávalo 66.

V obci Rokytno bylo v minulém SLDB uvedeno 354 aktivně pracujících obyvatel a 36 vyjíždějících do jiného kraje, než je kraj, do kterého obec spadá. V roce 2021 bylo uvedeno 319 pracujících z toho 227 v Pardubickém kraji a 80 vyjíždějících do Královehradeckého kraje.

Obec Staré Žďánice měla v roce 2011 292 ekonomicky aktivních obyvatel a z nichž jich do Královehradeckého kraje dojíždělo 39. V roce 2021 bylo zaměstnáno 247 obyvatel obce. Z tohoto počtu jich 58 vyjíždělo do hradecké části a 169 do pardubické části aglomerace.

Obec Újezd u Sezemic měla v minulém sčítání 54 ekonomicky aktivních obyvatel. Z těchto obyvatel jich 12 vyjíždělo do zaměstnání do sousedního kraje. V roce 2021 měla tato obec 77 aktivních obyvatel a jen 16 jich vyjíždělo do Královehradeckého kraje, zbylých 55

pracuje v Pardubickém kraji. U této obce byl zaznamenán zvyšující se počet ekonomicky aktivních obyvatel.

Vysoké Chvojno mělo v roce 2011 na svém území 175 pracujících obyvatel, 32 jich v tomto roce dojíždělo do Královehradeckého kraje. V novém sčítání vyšlo najevo, že obec má ekonomicky aktivních 151 obyvatel a 58 z nich dojíždělo do hradecké části aglomerace a 86 do pardubické části.

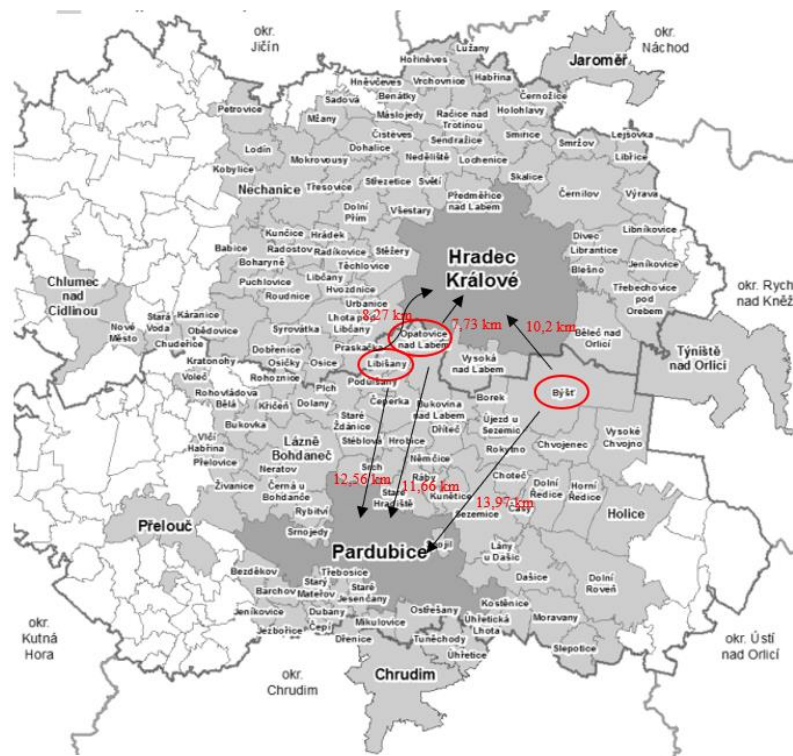
U většiny výše zmíněných obcí došlo v minulých letech k poklesu ekonomicky aktivních obyvatel. U obcí z Královehradeckého kraje nedochází k tomu, že by obyvatelé kraje dojížděli do zaměstnání více do jiného kraje, než je kraj, do kterého obec, ve které žijí spadá. Ale u obcí Pardubického kraje jsou výjimky. Z obce Býšť, která se nachází v pardubické části aglomerace vyjíždí více jak dvojnásobek obyvatel do hradecké části aglomerace za svým zaměstnáním. Další velký rozdíl je u obce Libišany. Tato obec se nachází v Pardubickém kraji, ale více obyvatel dojíždí do zaměstnání do Královehradeckého kraje. Poslední výjimka je obec Opatovice nad Labem. U této obce také dochází k větší vyjízdce do sousedního kraje než do kraje spadajícího. U obcí Borek a Bukovina nad Labem je podobný počet obyvatel, kteří vyjíždějí buď do pardubické nebo do hradecké části aglomerace.

4.5 Shrnutí výsledků analýz

Cílem bakalářské práce bylo vyhodnotit disproporce mezi funkčními a administrativními regiony a poukázat na možné problémy, které z této disproporce plynou v každodenním životě obyvatel a firem.

Na začátku kapitoly 4 byly položeny 2 výzkumné otázky. První výzkumná otázka zněla: *„Existují na hranici aglomerace obce, kde vzdálenost a dojezdový čas do jiného kraje je kratší než do kraje, do kterého obec spadá?“*. Aby se na tuto otázku dalo zodpovědět, byl v kapitole 4.3 zkoumán dojezdový čas z jednotlivých hraničních obcích Hradecko-pardubické aglomerace do center této aglomerace. V tomto případě to bylo do Královehradeckého kraje a do Pardubického kraje. Z těchto obcí se bral dojezdový čas a vzdálenost, kterou obyvatel z dané obce urazí za pomoci automobilu nebo kola. Také byl určen čas, který ekonomicky aktivní obyvatel obce stráví na cestě za využití veřejné dopravy, v tomto případě za využití autobusu nebo vlaku. Aby bylo zkoumání objektivní vyhledával se pouze čas trasy v rozmezí mezi 7 a 8 hodinou ránní, kdy je největší pravděpodobnost, že obyvatel pojedou do svého zaměstnání.

Po výsledku analýzy bylo zjištěno, že se opravdu na hranici aglomerace nachází obec, z které se obyvatelé dostanou rychleji do jiného kraje, než je kraj, do kterého jejich obec spadá. Byla to obec Býšť. Ta se nachází v pardubické části aglomerace, ale do Královehradeckého kraje se ekonomicky aktivní obyvatel dostane rychleji a za kratší vzdálenost za využití automobilu. I za využití veřejné dopravy konkrétně ranního autobusu se obyvatelé dostanou rychleji do hradeckého centra aglomerace. Další obec, u které byl zaznamenán takový jev byla obec Libišany. Tato obec se také nachází v Pardubickém kraji, ale vzdálenost a čas je rychlejší za využití automobilu do Královehradeckého kraje. Za využití veřejné dopravy konkrétně vlaku je rychlejší dojezd do Královehradeckého kraje z obce Opatovice nad Labem. Tato obec spadá do Pardubického kraje, ale dojezd do tohoto kraje je pomalejší než do kraje druhého. Vzdálenosti těchto 3 obcí je zaznamenána v následujícím Obrázek 7.



Obrázek 7: Mapa vzdáleností u vybraných obcí

Zdroj: vlastní zpracování dle ITI (2023)

Druhá výzkumná otázka zněla: „*Do jakého kraje vyjíždí ekonomicky aktivní obyvatelé z hranic Královehradeckého a Pardubického kraje za prací?*“. Na tuto otázku se zaměřila kapitola 4.4, kde se zkoumalo, do jakého kraje mají obce ležící na Hradecko-pardubické hranici větší vyjížděku. Zda obyvatelé hraničních obcí vyjíždí častěji do zaměstnání do Královehradeckého kraje nebo spíše do Pardubického kraje. Dle dat ze Sčítání

lidu, domů a bytů, které proběhlo v letech 2011 a 2021 bylo možné vzít zjištěná data a porovnat je. Z těchto dat bylo zjištěno, zda ze zkoumaných obcí vyjíždí obyvatelé častěji do centra aglomerace v Hradci Králové nebo do centra aglomerace v Pardubicích. U obcí, které se nacházejí v Královehradeckém kraji nedochází k tomu, že by obyvatelé jezdili do zaměstnání do Pardubického kraje. Ale v opačném případě se našla obec, ve které dochází k tomu, že občané nedojíždí do zaměstnání do krajského města, do kterého obec spadá. Mezi takové příklady patří obec Býšť. Ta se nachází v Pardubickém kraji, ale více obyvatel dojíždí do zaměstnání do Královehradeckého kraje. Dále obec Libišany ta se také nachází v pardubické části aglomerace, ale častěji dojíždí obyvatelé za zaměstnání do hradecké části. Poslední obec, u které se toto také ukázalo je obec Opatovice nad Labem. Ta leží v Pardubickém kraji, ale ekonomicky aktivní obyvatelé dojíždějí spíše do kraje Královehradeckého.

Z výsledků celého zkoumání nám vychází, že některé obce se nachází v kraji, který není z hlediska dojížděky pro ekonomicky aktivní obyvatelé výhodný, proto dojíždí do kraje jiného. Pro obce Býšť, Libišany a Opatovice nad Labem, které se nachází v Pardubickém kraji, je rychlejší trasa, vzdálenost a lepší doprava do kraje Královehradeckého. Také dle SLDB vychází, že obyvatelé těchto obcí častěji vyjíždí do hradecké části aglomerace než do části pardubické. Z dat vyplývá, že aktivity spadají převážně do druhého krajského města, než do kterého obec přirozeně spadá.

ZÁVĚR

Cílem bakalářské práce bylo vyhodnotit disproporce mezi funkčními a administrativními regiony a poukázat na možné problémy, které z této disproporce plynou v každodenním životě obyvatel a firem.

Autorka v první části teoreticky vymezila veřejnou správu v České republice. Dále se věnovala její historii a současné podobě veřejné správy v České republice.

Následující část práce se zabývala regionálním rozvojem a samotným regionem. U regionu byla definována jeho struktura, hranice, řád a samotná typologie regionu. Dále se práce věnovala regionalistice, regionalismu, regionalizaci a regionální politice. Závěr této části byl věnován regionům soudržnosti, kde se definoval pojem aglomerace.

Závěr teoretické části bakalářské práce byl věnován funkčnímu regionu. Zde byla vymezena funkčnost regionu. Dále se tato část zabývala funkčními regiony v České republice. Konkrétně byly vymezeny metropolitní oblasti a aglomerace. V této části byly také uvedeny všechny metropolitní oblasti a aglomerace, které se v České republice vyskytují.

Praktická část bakalářské práce se věnovala Hradecko-pardubické aglomeraci. Ta zde byla vymezena svojí rozlohou, počtem obyvatel nebo obcemi, které se v dané aglomeraci nacházejí. V první části této kapitoly byly zjištěny dojezdové časy a vzdálenosti, které musí urazit obyvatelé z obcí. Výchozí bod byli obce, které se nachází na hranici Královehradeckého a Pardubického kraje. Druhý bod, kam obyvatelé dojíždějí bylo zvoleno vždy krajské město buď Hradec Králové nebo Pardubice. Pro analýzu bylo zvoleno 5 ukazatelů. Pro vzdálenost obce od krajského města HK nebo PCE byla zvolena vzdušná čára. Další ukazatel pro nejmenší vzdálenost a nejrychlejší čas trasy byla zvolena jízda automobilem. Poslední individuální ukazatel byla jízda na kole. U jízdy na kole se vybírala také jen nejrychlejší trasa. Poslední dva ukazatele se týkaly trasy za využití veřejné dopravy. Zde bylo na výběr z autobusu a vlaku. Pro tuto analýzu bylo vybráno časové rozpětí pro ranní spoj mezi 7 a 8 hodinou ráno a pro odpolední spoj 15 a 16 hodinou odpolední. Z každého byl vybrán jen ten nejrychlejší spoj, ale bylo uvedeno i kolik se v daný čas na dané trase nachází spojení celkem.

Druhá analýza se týkala vyjížděky do zaměstnání obyvatel z vybraných obcí do jiného kraje. Obce byly opět voleny, takové, které se nacházejí na hranici Hradecko-pardubické aglomerace. Kraje byli vybrány z určené aglomerace, tedy Královehradecký kraj a Pardubický kraj. Data, která byly potřeba pro zjištění dané vyjížděky se brala ze SLDB za roky 2011 a

2021. Z výsledků bylo porovnáváno, zda je možné, aby obyvatelé měli lepší dojížděku do zaměstnání do kraje, do kterého přirozeně spadají nebo do kraje druhého.

Provedené analýzy ukazují, že se na hranicích Hradecko-pardubické aglomerace nachází obce, u kterých je lepší dostupnost a větší dojížděka do jiného kraje, než do kterého jejich obec spadá. Tyto obce jsou Býšť, Libišany a Opatovice nad Labem. U těchto obcí se objevují disproporce mezi funkčností a administrativním začleněním. Všechny se nacházejí v Pardubickém kraji, ale dle provedené analýzy spádují převážně do kraje Královehradeckého. Hlavní problém, který občané těchto obcí mají je, že trasa i doprava do krajského města Pardubice je delší, jak vzdálenostně, tak i časově než trasa a doprava do druhého krajského města v tomto případě do Hradce Králové.

POUŽITÁ LITERATURA

1. BÁRTOVÁ, Hana a Miroslav RŮŽIČKA. *Územní plánování a doprava*. Praha: ABF - Arch, 2008. Stavební právo. ISBN 978-80-86905-48-8.
2. BLAŽEK, Jiří a David UHLÍŘ, 2020. *Teorie regionálního rozvoje: nástin, kritika, klasifikace*. Praha: Karolinum. ISBN 80-246-0384-5.
3. COGAN, Rudolf, WOKOUN, René a Pavel MATES, ed, 2006. *Management regionální politiky a reforma veřejné správy*. Praha: Linde. ISBN 80-7201-547-8.
4. CVIK, Eva Daniela. *Právní aspekty financování regionů soudržnosti*. Ostrava: Key Publishing, 2016. Monografie (Key Publishing). ISBN 978-80-7418-262-4.
5. ČECHÁK, Vladimír, 2004. *Vývoj veřejné správy v Československu a České republice (1945-2004)*. Praha: Eupress. ISBN 80-86754-22-7.
6. HENDRYCH, Dušan, 2009. *Správní věda: teorie veřejné správy. 3., aktualiz. vyd.* Praha: Wolters Kluwer Česká republika. ISBN 978-80-7357-458-1.
7. HORZINKOVÁ, Eva a Vladimír NOVOTNÝ, 2008. *Základy organizace veřejné správy v ČR*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. ISBN 978-80-7380-096-3.
8. HUDEČKOVÁ, Helena, LOŠTÁK, Michal a ŠEVČÍKOVÁ, Adéla, 2005. *Regionalistika, regionální rozvoj a rozvoj venkova*. Praha: Česká zemědělská univerzita. ISBN 80-213-1413-3.
9. KADERÁBKOVÁ, Jaroslava a kolektiv autorů. *Úvod do regionálních věd a veřejné správy*. 4. vyd. (ve Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk 1. vyd.). Plzeň: Aleš Čeněk, 2004. Vysokoškolské učebnice (Aleš Čeněk). ISBN 80-864-7380-5.
10. KADERÁBKOVÁ, Jaroslava a Zuzana KHENDRICHE TRHLÍNOVÁ. *Region a regionální vědy: (vybrané sociální, kulturní a environmentální aspekty)*. Praha: Vysoká škola finanční a správní, 2008. Eupress. ISBN 978-80-7408-009-8.
11. KLAPKA, Pavel, 2019. *Regiony a regionální taxonomie: koncepty, přístupy, aplikace*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci. ISBN 978-80-244-5448-1.

12. KRAFTOVÁ, I., MAŠTÁLKA, M., MATĚJA, Z., SVOBODA, O. a ZDRAŽIL, P., 2016. *Bezpečný rozvoj regionu: základní koncept*. Praha: Wolters Kluwer. ISBN 978-80-7552-261-0.
13. KRBOVÁ, Jana. *Strategické plánování ve veřejné správě*. Praha: Wolters Kluwer, 2016. ISBN 978-80-7552-587-1.
14. LUX, Gábor, ed. a HORVÁTH, Gyula, ed., 2018. *The Routledge handbook to regional development in Central and Eastern Europe*. London: Routledge, Taylor & Francis Group. ISBN 978-1-4724-8571-7.
15. LOCHMANNOVÁ, Alena, 2017. *Veřejná správa: základy veřejné správy*. Prostějov: Computer Media. ISBN 978-80-7402-295-1.
16. MATES, Pavel a René WOKOUN. *Malá encyklopedie regionalistiky a veřejné správy*. Praha: Prospektrum, 2001. ISBN 80-717-5100-6.
17. PÁNA, Lubomír, 2016. *Nástroje a aktuální problémy regionální politiky*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, z.ú.. ISBN 978-80-87472-99-6.
18. PRŮCHA, Petr, 2014. *Veřejná správa a správní právo*. Praha: Vysoká škola aplikovaného práva. ISBN 978-80-86775-29-6.
19. SCHELLE, Karel, 2008. *Vývoj české veřejné správy*. Ostrava: Key Publishing. Právo. ISBN 978-80-87071-92-2.
20. STEJSKAL, Jan a Jaroslav KOVÁRNÍK, 2009. *Regionální politika a její nástroje*. Praha: Portál. ISBN 978-80-7367-588-2.
21. ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra, 2007. *Teoretické přístupy k regionálnímu rozvoji*. Pardubice: Univerzita Pardubice. ISBN 978-80-7395-019-4.
22. WOKOUN, René, Pavel MATES a Jaroslava KADEŘÁBKOVÁ, 2011. *Základy regionálních věd a veřejné správy*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. Monografie (Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk). ISBN 978-80-7380-304-9.
23. WOKOUN, René, Pavel MATES a eds., 2006. *Management regionální politiky a reforma veřejné správy*. Praha: LINDE PRAHA, a.s. Právnické a ekonomické nakladatelství a knihkupectví. ISBN 80-7201-608-3.

24. WOKOUN, René. *Úvod do regionálních věd a veřejné správy*. Praha: IFEC, 2001. Justis. ISBN 80-864-1208-3.
25. WOKOUN, René. *Regionální rozvoj: (výchozí regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování)*. Praha: Linde, 2008. ISBN 978-80-7201-699-0.
26. Zákon č. 183/2006 Sb. Zákon o územním plánování a stavebním řádu.

ELEKTRONICKÉ ZDROJE

1. Czech POINT [online]. [cit. 2023-03-21]. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/clanek/co-je-czech-point.aspx>
2. ČSÚ, 2012. *Specifikace regionů*. In: czso.cz [online]. ČSÚ, 19. ledna 2012 [cit. 2023-03-09]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/specifikace_regionu
3. DOTACEEU, *Regiony regionální politiky 2020* [online]. [cit. 2023-04-12]. Dostupné z: <https://www.dotaceeu.cz/cs/evropske-fondy-v-cr/informace-o-fondech/regiony-regionalni-politiky-eu>
4. DOTACEEU, *Evropské fondy 2021* [online]. [cit. 2023-4-10]. Dostupné z: <https://www.dotaceeu.cz/cs/evropske-fondy-v-cr/kohezni-politika-po-roce-2020>
5. EUROSKOP, *Regiony soudržnosti*. [online]. 2021 [cit. 2023-4-10]. Dostupné z: <https://euroskop.cz/evropska-unie/politiky-eu/vnitri-trh/regionalni-politika/>
6. HAMPL, M. (1996): *Geografická organizace společnosti a transformační procesy v České republice*. Praha, Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy. 395 s.
7. HAMPL, Martin. *Sociogeografická regionalizace Česka* [online]. 2015 [cit. 2023-03-21]. Dostupné z: https://geografie.cz/media/pdf/geo_2015120030397.pdf
8. *ITI Hradecko-pardubická aglomerace* [online]. [cit. 2023-04-04]. Dostupné z: <http://iti.hradec.pardubice.eu/?site=vymezeni-uzemi>
9. MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVJ, *Strategie regionálního rozvoje* [online]. [cit. 2023-03-28]. Dostupné z: <https://www.mmr.cz/getmedia/08e2e8d8-4c18-4e15-a7e2-0fa481336016/SRR-2014-2020.pdf>

10. MULÍČEK, O., SÝKORA, L. Atlas sídelního systému v České republice. [online]. 2011. [cit. 2023-03-29]. Dostupné z: <http://www.uur.cz/images/2b-souvisejici-temata/Atlas-sidelniho-systemu/atlas-sidelniho-systemu-2011.pd>
11. OUŘEDNÍČEK, Martin, Jiří NEMEŠKAL a Lucie POSPÍŠILOVÁ. *Vymezení území pro Integrované teritoriální investice (ITI) v ČR* [online]. [cit. 2023-03-28]. Dostupné z: https://mmr.cz/getmedia/420ae22b-fe35-4b75-88d0-5824612a4e85/PrF_200120_ZAVERECNY-DOKUMENT_FINAL_02042020.pdf.aspx?ext=.pdf
12. TONEV, Petr, Pavel KLAPKA, Martin TOMÁŠ, Tomáš ERLEBACH a Marián HALÁŠ. *Prostorová neurčitost funkčních regionů* [online]. [cit. 2023-03-28]. Dostupné z: <https://geography.upol.cz/soubory/lide/klapka/TonevEtAl-Kolokvium2017.pdf>
13. SLDB: *Sčítání lidu, domů a bytů 2011* [online]. [cit. 2023-04-14]. Dostupné z <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=statistiky#katalog=34155>
14. SLDB: *Sčítání lidu, domů a bytů 2021* [online]. [cit. 2023-04-14]. Dostupné z <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=statistiky#katalog=34155>
15. SRR21: *Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+* [online]. [cit. 2023-03-28]. Dostupné z: <https://mmr.cz/getmedia/58c57a22-202d-4374-af5d-cbd8f9454adb/SRR21.pdf.aspx?ext=.pdf>

PŘÍLOHY

Příloha 1: Obce nacházející se v Hradecko-pardubické aglomeraci	64
--	----

Albrechtice n. Orlicí	Heřmanův M.	Lány u Dašic	Plch	Srch
Babice	Holohlavy	Lázně Boh.	Poběžovice u Pře.	Srnojedy
Barchov	Honbice	Lejšovka	Podůlšany	Staré Hradiště
Barchov	Hořiněves	Lhota p.Libčany	Praskačka	Staré Jesenčany
Běleč nad Orlicí	Hr. Králové	Libčany	Pravy	Staré Žďánice
Blešno	Hrádek	Libišany	Předměřice n. Labem	Starý Mateřov
Boharyně	Hrobice	Libníkovice	Přelouč	Stéblová
Borek	Hvozdnice	Librantice	Přelovice	Stěžery
Bukovina nad Labem	Choltice	Libřice	Pšánky	Stračov
Bukovka	Choteč	Lodín	Puchlovice	Střezetice
Bylany	Chrtníky	Lochenice	Ráby	Světlí
Býšť	Chrudim	Lužany	Račice nad Trotinou	Svojšice
Časy	Chvojenec	Máslojedy	Radíkovice	Syrovátka
Čeperka	Jaroměř	Mikulovice	Radostov	Těchlovice
Čepí	Jedousov	Mokrovousy	Rohovládova Bělá	Třebechovice p. Orebem
Černá u Bohdanče	Jeníkovice	Morašice	Rohoznice	Třebosice
Černilov	Jezbořice	Moravany	Rokytno	Třesovice
Černožice	Jílovice	Mžany	Roudnice	Třebířichy
Čistěves	Káranice	Nabočany	Rozhovice	Tuněchody
Dašice	Klešice	Načešice	Rybitví	Týniště nad Orlicí
Divec	Kobylice	Neděliště	Sadová	Úhřetice
Dobřenice	Kočí	Nechanice	Sendražice	Úhřetická Lhota
Dohalice	Kosičky	Němčice	Sezemice	Újezd u Sezemíc
Dolany	Kostěnice	Neratov	Skalice	Urbanice
Dolní Přím	Králova Lhota	Obědovice	Slatiňany	Valy
Dolní Ředice	Kratonohy	Orel	Smiřice	Veselí
Dřenice	Křičeň	Osice	Smržov	Všestary
Dřítěč	Kunčice	Osičky	Sobětuchy	Výrava
Dubany	Kunětice	Ostřešany	Sověstice	Vysoká nad Labem
Habřina	Lány	Pardubice	Spojil	Vysoký Újezd
				Živanice

Příloha 1: Obce nacházející se v Hradecko-pardubické aglomeraci

Zdroj: vlastní zpracování dle ITI (2023)