

SILVIE KUČEROVÁ, TOMÁŠ MATTERN, PŘEMYSL ŠTYCH,
ZDENĚK KUČERA**ZMĚNY DOSTUPNOSTI ZÁKLADNÍCH ŠKOL V ČESKU
JAKO FAKTOR ZNEVÝHODNĚNÍ REGIONŮ A LOKALIT**

KUČEROVÁ, S., MATTERN, T., ŠTYCH, P., KUČERA, Z. (2011): Changes in the Accessibility of Elementary Schools in Czechia as a Factor of Disadvantage Impacting Regions and Localities. *Geografie*, 116, No. 3, pp. 300–316. – The aim of the article is to identify changes in the distance and time accessibility of elementary schools in Czechia, during the second half of the twentieth century, using geo-informational analytical methods. The article focuses particularly on quality of life in disadvantaged, peripheral areas. The elementary school network has been changing, in accordance with general changes in the geographical organization of society and school catchment areas have been expanding due to improved transportation possibilities. The second part of the article addresses the impact of changes in elementary school accessibility on life in rural peripheral regions, utilizing in-depth interviews with inhabitants from six case study localities, where local schools were closed, during the observed period. The article introduces a classification of forms of disadvantage, affecting regions and localities and resulting from spatial inequalities in the distribution of elementary schools.

KEY WORDS: elementary school network – accessibility – spatial inequalities – disadvantaged areas – geo-informational analytical methods – Czechia.

Příspěvek vznikl v rámci řešení Výzkumného záměru MSM 0021620831 „Geografické systémy a rizikové procesy v kontextu globálních změn a evropské integrace“ a grantového projektu VaV MMR ČR WD-01-07-1 „Regionální diferenciacce venkovského prostoru: disparity a možnosti rozvoje“. Autoři děkují za poskytnutou podporu.

Úvod

Současnou společnost hospodářsky vyspělých zemí lze označit za společnost mobilní. Lidé migrovali za prací a obživou po staletí, ale teprve rozvoj dopravy umožnil nebývalý rozsah každodenního cestování mezi místem bydliště a místy dalších aktivit. A to často na poměrně dlouhé vzdálenosti. Možnost bydlet na jednom místě a ostatní aktivity uskutečňovat na místě zcela odlišném má ovšem nejen pozitiva v podobě širšího uplatnění a seberealizace jedince, ale též řadu negativ (např. ekologické). Rozvinutá doprava sice umožňuje překonat vzdálenosti pěší chůzí jen stěží dosažitelné, nicméně samotné přemísťování zabírá čas a je třeba na něj vynakládat nemalé finanční prostředky. Každodenní dojíždění za prací, studiem či službami do značné míry znevýhodňuje ty, kteří musejí cestu podstoupit, proti těm, jež mají zmíněné aktivity výrazně blíže. Jak ukázali například Hampl, Gardavský, Kühnl (1987), prvně uvedená skupina představuje zejména obyvatele sídel nacházejících se na nižších stupních velikostně-významové sídelní hierarchie, spadujících k centrům osídlení,

kde se populace, resp. lidské aktivity koncentrují. Z tohoto hlediska lze dojíždku vnímat jako nutnost, která vyplývá z charakteru prostorové organizace společnosti v moderní a postmoderní vývojové fázi (Hampl 2005).

Mezi služby, za nimiž různé skupiny populace denně dojíždějí, patří také návštěva základních škol. V Česku je navštěvování základní školy povinné podle Zákona č. 561/2004 Sb., a proto by měla být také zajištěna rovnoměrná distribuce základních škol v příslušném regionu tak, aby bylo vzdělávání snadno dosažitelné bez rozdílu pro všechny žáky. S ohledem na odlišnou intenzitu osídlení, resp. počet žáků v území, by dále měla existovat adekvátní možnost dojíždky do základních škol, například prostředky hromadné dopravy. Cílem tohoto článku je proto diskutovat, jak je zabezpečena dostupnost základních škol na území Česka a jak se proměnila za posledních 50 let s ohledem na širší změny probíhající v geografické organizaci společnosti (Hampl 2005), a přiblížit důsledky tohoto vývoje na lokální úrovni v oblastech dlouhodobě znevýhodněných v přístupu k základnímu vzdělávání. V neposlední řadě je cílem článku také představení alespoň dílčích možností využití geoinformačních analytických metod pro hodnocení regionální diference v distribuci služeb a dostupnosti míst. Náš výzkum změn dostupnosti základních škol v Česku ve 2. polovině 20. století a jejich důsledků sestává ze dvou etap. Nejprve jsme analyzovali vzdálenostní a časovou dostupnost základních škol ve čtyřech časových meznících na makroregionální úrovni celého Česka. Poté jsme se ve vybraných modelových územích pokusili odhalit vztah změn v dostupnosti základních škol k marginalizaci daných regionů a percepce proměn přepravních možností tamními obyvateli. Výzkum v územním detailu zpřesňuje závěry analýz na celostátní úrovni a odhaluje aspekty, které kvantitativní měření nezohlední.

Dostupnost a distribuce základních škol – polarizace prostoru

Dostupnost, nebo též akcesibilita, je jedním z klíčových pojmů v geografii, zejména pak v geografii dopravy (viz např. Brinke 1999). Akcesibilita místa (Hudeček 2008) významně souvisí s polohou příslušné lokality v rámci dopravních sítí, vůči dalším lokalitám a ve vztahu k jedincům, kteří hodlají místo navštívit. V takovém případě je předmětem analýzy objektivně změřitelná (geometrická, vzdálenostní, časová) dosažitelnost místa (Jiang, Claramunt, Batty 1999). Přestože problematika změn dostupnosti a jejich kartografické vyjadřování je tradičním výzkumným tématem dopravních geografů (Marada a kol. 2010), akcesibilitě v souvislosti se školstvím nebyla v geografii narozdíl od jiných témat věnována výraznější pozornost.

Výzkum školství je tradičně vnímán jako doména pedagogů, případně později sociologů vzdělávání (Halsey, Lauder, Brown, Wells, eds. 1997). Dokonce i v plánovací praxi edukační politiky byli, narozdíl od ekonomů, zřídka kdy přítomni geografové, ačkoli se jednalo i o problematiku prostorového rozmístění školských zařízení (viz Bradford 1991; Tantarimäki 2010) – jeden z mála takových příkladů uvádí Marsden (1977). Při plánování prostorové organizace školství a rozmístění jednotlivých škol se navíc upřednostňují kvantifikovatelná data (např. geometrická vzdálenost mezi školami, počet žáků na školu) a ryze ekonomické kalkulace z oblasti finančních ztrát a úspor různých podob školské

sítě (Kvalsund 2009). V tomto světle se provoz malých venkovských škol jeví téměř vždy jako nehospodárný, nevýhodný, silně ztrátový a zatěžující. Taková stanoviska vyústila v koncepci politiky „plně organizovaných“ škol (tj. se všemi ročníky) umisťovaných do center regionů a masového uzavírání malých venkovských škol během 60. a 70. let 20. století v celé řadě zemí, tehdejší komunistické státy střední a východní Evropy nevyjímaje. Tato politika distribuce základních škol dominuje ve většině států dodnes (Bryant, Grady 1990).

Mnozí odborníci, především zastánci kritických paradigmatických směrů, upozorňují na existenci společenských a prostorových nerovností, které podmiňují dostupnost vzdělávacích zařízení a (ne)rovný přístup ke vzdělávání (např. Warrington 2005; Witten a kol. 2001). Samotná geografická nerovnoměrnost v distribuci jednotlivých školských zařízení má za následek znevýhodňování určitých skupin obyvatelstva, vedoucí nezřídka až k jejich sociálnímu vyloučení a zásadní proměně společenských vztahů uvnitř lokální či regionální komunity. Jako významný problém se ukázalo nebezpečí jednostranného uplatňování čistě ekonomických kritérií při plánování školské sítě zejména ve venkovských a periferních oblastech (Åberg-Bengtsson 2009), jež bývají zdaleka nejvíce postiženy změnami v rozmístění škol (např. Pacione 1984). Týká se to i škol národnostních menšin. Ve městě, při větší koncentraci škol, si v případě uzavření některé z nich jedinec snáze zvolí jinou, aniž by se výrazně změnila dojížděková vzdálenost do tohoto zařízení. Žák z menší obce nebo sídla bude v případě uzavření místní školy jistě muset dojíždět mimo lokalitu svého bydliště, navíc i do jiného prostředí, než které dobře zná. S velkou mírou zjednodušení bychom tak mohli konstatovat, že zatímco ve městech jsou nerovnostmi v přístupu ke vzdělávání postiženy pouze ekonomicky slabé a sociálně vyloučené skupiny obyvatel, proměny školské sítě na venkově postihují plošně tamní obyvatelstvo na bázi teritoriální příslušnosti. Nicméně i v rámci venkova jsou značné územní rozdíly v distribuci škol a proměnách jejich rozmístění v čase (Kučerová, Kučera 2009a).

Přes závažnost uvedené problematiky jí byla v geografii i společenských vědách zabývajících se vzděláváním z různých důvodů věnována malá pozornost. Předně ve výzkumu vzdělávání a jeho prostorových aspektů dlouhodobě dominují výzkumy městského prostoru, a to právě i v otázkách sociální a prostorové exkluze a diskriminace (DeYoung 1987; Walker, Clark 2010; viz též ústřední téma sjezdu Evropské asociace edukačního výzkumu EERA v Berlíně v roce 2011 – „Urban Education“). V prvních desetiletích 20. století tato tradice vycházela především ze zájmu o poznání souvislostí mezi rozmístěním společenských skupin a jimi dominantně navštěvovaných škol ve velkoměstech (viz např. Marsden 1977). Tyto studie položily základ dalšímu uvažování o vztahu školy a jejího zázemí (Arum 2000). Postupně se začala obracet pozornost také ke studiu venkovských regionů a jejich školských zařízení, nejprve jako součást obecnějších studií (např. Pacione 1984; Dostál, Markusse 1989). Od 70. let 20. století se stále častěji objevuje diskurz o významu vesnických škol, jejich mimovzdělávací funkce a přínosu pro lokální komunitu (Bell, Sigsworth 1987; Karlberg-Granlund 2009; Kvalsund 2004; Trnková 2009 aj.). Věnuje se více pozornosti kvalitativním aspektům, jakými jsou tradice, identita, preference apod., v souvislostech venkovské školy (např. Walker, Clark 2010). Přesto se uvedený výzkumný proud stal pouze doplňkem studia městského prostředí a jeho široké škály vzdělávacích institucí.

Druhým důvodem, proč se v geografii ani ve vědách zabývajících se vzděláváním nevěnuje dostatečná pozornost důsledkům a souvislostem vývoje školské sítě, je nedostatek vhodných podkladů pro tento výzkum. V případě Česka lze konstatovat, že statistika sice nabízí některé údaje o počtu různých druhů škol, o jejich lokalizaci a jejich proměnách v čase, ovšem data jsou velmi často neúplná, zatížená chybami, navíc je nutné je sestavovat z řady písemných pramenů (viz Kučerová, Kučera 2009a). Regionální diferenciací poskytování elementárního vzdělávání a jeho širších podmínek za území celého Česka tak byla na dlouhou dobu naposledy představena před více než sedmdesáti lety v Atlasu republiky Československé (1935). Ačkoliv autoři na žádné z map atlasu nelokalizovali jednotlivé základní (tehdy národní: obecné a občanské) školy, což zdůvodnili v metodické části logickým argumentem, že národní škola se nachází v téměř každé obci, podařilo se zde vypracovat cenná hodnocení vztahu mezi počtem škol a počtem obyvatelstva, znázornit hustotu školské sítě či její časovou dostupnost. Více pozornosti, a to i na celostátní měřítkové úrovni, bylo věnováno školám středním, případně vysokým (viz Wahla 1988). Analýzu změn prostorové organizace dojíždky žáků do škol provedl Hampl (2004). V 80. a 90. letech 20. století pak bylo zpracováno několik studií věnovaných proměnám sítě základních škol na nižší regionální úrovni (Kubíková 1998; Mňuk 1985; Mokříšová 1989 aj.). Ovšem detailní analýza za území celého Česka byla provedena až ve výzkumu Kučerové (2010; viz též Kučerová, Kučera 2009a, 2009b). Právě zde se podařilo potvrdit podobnosti i jistá specifika vývoje školské sítě v Česku ve srovnání se závěry zahraničních autorů zabývajících se danou problematikou. Z podkladů této práce vychází také nynější článek, v němž se dále rozvíjí analýza proměn dostupnosti základních škol a diskutují různé typy z nich vyplývajících znevýhodnění spádových oblastí a jejich obyvatel (resp. žáků).

Metodologie výzkumu

Pokud analyzujeme obecně dostupnost určitého místa, je nutné definovat cílovou destinaci, které má být dosaženo, a určit dopravní síť, v rámci níž se doprava do míst uskuteční. Pro potřeby kvantitativní analýzy bylo tedy nezbytné znát jednak podobu sítě základních škol v referenčních letech a jednak určit model silniční sítě. Vycházeli jsme z předpokladu, že doprava do základních škol se celkově realizuje spíše automobilovou či hromadnou autobusovou dopravou a méně dopravou po železnici. Z důvodu zjednodušení výpočtů jsme neuvažovali dostupnost škol pěší chůzí či na kole, i když zejména v prvních sledovaných letech žáci obvykle neutilizovali pro cestu do školy žádné dopravní prostředky.

Analýzu dostupnosti základních škol na měřítkové úrovni Česka jsme prováděli v několika časových průřezích, jejichž volba však byla mj. podmíněna dostupností relevantních dat. Byla sestavena databáze všech obcí Česka v územním vymezení k 1. 1. 2005 s retrospektivně přepočítanými údaji o počtu a typu základních škol (úplná devítiletá, resp. neúplná – tj. s nižším počtem ročníků, zpravidla prvního stupně; srv. Rezníčková 2009) na území jednotlivých obcí v letech 1961, 1976, 1990 a 2004. Podrobný postup konstrukce databáze z primárních písemných pramenů, zejména lexikonů obcí, ale též archivních materiálů, blíže popisují Kučerová, Kučera (2009a). Z této databáze byla v prostředí GIS vytvořena geoprostorová data: bodová vrstva obcí s nejméně

jednou základní školou a bodová vrstva obcí s nejméně jednou úplnou devítiletou základní školou pro každý z uvedených časových průřezů. Jelikož poloha školy byla abstrahována polohou obce, v níž leží, zkrsluje toto polohové určení výsledek výpočtů. Především se u obcí sestávajících z většího počtu sídel nezohledňuje, ve které místní části škola leží, měří se pouze dostupnost školy v rámci obce, a ta může být z některých sídel stejně obtížná jako v případě dojíždky mezi obcemi. Není také uvažován počet škol v obci, ale pouze její přítomnost či nepřítomnost. Značnému zkrslení dále podléhá měření časové a vzdálenostní dostupnosti škol ve velkých sídlech (městech), nicméně tu lze obecně považovat za velmi dobrou. Pro dosažení přesnějších výsledků by bylo vhodnější pracovat s bodovou vrstvou školních budov podle jejich adres, čímž by ovšem neúměrně vzrostla náročnost příprav dat a následných výpočtů.

Jako další nezbytný datový podklad byl použit vektorový model silniční sítě, sestavený z linií znázorňujících silnice a bodů představujících jejich křížení. V těchto bodech je nutné definovat pravidla pro odbočování, protože ne každé křížení silnic tvoří křižovatku (např. mimoúrovňové křížení neumožňuje napojení jedné silnice na druhou). Vzhledem k tomu, že silniční síť se neustále vyvíjí, byly pro čtyři časové horizonty analýzy vytvořeny čtyři odlišné modely silniční sítě Česka. Pro nejmladší referenční rok 2004 existuje několik digitálních modelů silniční sítě. Do základních škol se často cestuje jen po komunikacích nižších tříd (II. a III. třída), proto byl pro analýzu vybrán model z databáze ČR 150, který je podrobnější než např. model z databáze ArcČR 500. Obtížnější byla úprava modelů pro tři starší časové průřezy. V těchto případech bylo nutné síť upravit podle analogových dat, tedy dobových autoatlasů (srv. Hudeček 2008). Vybrané autoatlasy byly nejprve zdigitalizovány pomocí skeneru a následně georeferencovány (transformovány do jednotného souřadnicového systému). Poté bylo možné data vektorizovat. Jelikož je vektorizace silniční sítě celého území Česka časově náročná, použili jsme již existující digitální model silniční sítě, který byl přeložen přes rastrové podklady a následně upraven (např. vymazání v té době neexistujících silničních úseků, úprava třídy silnic apod.). Následně byla jednotlivým úsekům linií přiřazena hodnota impedance, tedy stanoven „odpor“ daného úseku potřebný k překonání při průchodu sítí (Hudeček 2008; Brainard, Lovett, Bateman 1997; Li, Shum 2001). Zejména se jedná o nejvyšší povolenou rychlost (podléhá umístění komunikace uvnitř či vně obce, třídě silnice apod.), podélný sklon vozovky a její deviatilitu, ale také hledisko, ve které části dne či roku se po silnici pohybujeme. V naší analýze jsme nakonec uvažovali dva nejvýznamnější faktory: třídu komunikace a její umístění v extravilánu či intravilánu sídel. Každá třída silnice má zákonem určené nejvyšší povolené rychlosti, které dále ovlivňují faktory jako intenzita provozu, konstrukční rychlost automobilů aj. S přihlédnutím k pracím výše uvedených dopravních geografů bylo možné stanovit průměrné rychlosti pro jednotlivé kategorie silnic v roce 2004 (viz tab. 1). Ve zbývajících třech letech hrál nejdůležitější úlohu vývoj vozového parku. Rychlost byla proto dále určována podle konstrukčních rychlostí vozů, a to od v dané době nejužívanějších typů automobilového výrobce ŠKODA AUTO a.s. Byly vybrány vozy Škoda Fabia pro rok 2004, jejíž konstrukční rychlost je 171 km/h (průměr nabízených verzí motoru), Škoda Favorit pro rok 1990 s konstrukční rychlostí 150 km/h, Škoda 105 pro rok 1974 s konstrukční rychlostí 130 km/h a Škoda Octavia pro rok 1961, jejíž konstrukční rychlost činí 115 km/h (<http://www.skoda-auto.cz>).

Tab. 1 – Stanovené průměrné rychlosti v km/hodinu na jednotlivých třídách silnic pro model dostupnosti

Kategorie silnic	2004		1990		1976		1961	
dálnice	110		96		84		–	
rychlostní silnice	100	70	88	66	76	53	67	47
silnice I. třídy	70	40	61	40	53	30	47	27
silnice II. třídy	50	35	44	36	38	27	34	24
silnice III. třídy	40	30	35	31	30	23	27	20

Pozn.: První sloupec pro daný rok vyjadřuje průměrnou rychlost jízdy mimo obec a druhý uvnitř obce

Zdroj: Mattern (2010, s. 18)

Následně jsme určili, jaký podíl z rychlosti Škoda Fabia dosahují starší vozy a tímto koeficientem byly sníženy rychlosti pro předchozí roky. Museli jsme ovšem také přihlídnout k vyšší povolené rychlosti jízdy v obci (60 km/h) mezi lety 1976 a 1996 (vyhláška č. 100/1975 Sb.). Proto byla rychlost v obci v roce 1990 zvýšena o 5 km/h. Z těchto hodnot již bylo možné vypočítat čas potřebný k překonání příslušného silničního úseku.

Prvním krokem analýzy dostupnosti základních škol bylo zhodnocení jejich akcesibility pomocí osobní automobilové dopravy, a to jak z hlediska času, tak vzdálenosti. Oba druhy hodnocení byly provedeny pro čtyři časové průřezy a dva soubory obcí: obce, v nichž se nachází výhradně úplná devítiletá základní škola, a obce s alespoň jednou základní školou bez ohledu na to, zda je devítiletá nebo se sníženým počtem ročníků. V aplikaci ArcMap byly vytvořeny zóny podle vzdálenosti a času k určeným bodům (obcím se základní školou). V případě časové dostupnosti všech základních škol jsme zvolili intervaly 5, 10, 20 a 25 minut, pro analýzu dostupnosti škol devítiletých bylo nutné přidat ještě hodnotu 30 minut. Intervaly vzdálenostní dostupnosti jsme určili jako 3 000, 5 000, 10 000, 15 000 a 25 000 metrů pro oba hodnocené soubory obcí.

Ve druhém kroku byla analyzována využitelnost veřejné dopravy k cestování do školy a zpět. Předmětem šetření bylo, za jakou nejkratší dobu se dá z dané obce dostat do nejbližší obce se základní školou. Neuvažovali jsme tedy případy, kdy žáci dojíždějí do jiné základní školy než do té nejbližší. Za relevantní k cestě do základní školy byly považovány spoje mezi šestou a desátou hodinou ranní, opačným směrem mezi dvanáctou a sedmnáctou hodinou odpolední. V těchto hodinách byla zjištěna také frekvence spojů. Jako nejvhodnější den pro analýzu byla vybrána středa, která není ovlivněna víkendovým cestováním a dobře odráží strukturu veřejné dopravy v běžném pracovním týdnu (Marada 2003). Vzhledem k přílišné časové náročnosti takové analýzy za celé území Česka jsme za tímto účelem vybrali modelový region obvodu obce s rozšířenou působností (dále ORP) Chomutov, který se nachází v oblasti s výraznými proměnami školské sítě (viz Kučerová, Kučera 2009b). Údaje o délce cesty z jednotlivých obcí ORP Chomutov do nejbližších obcí se základní školou jsme zjišťovali z jízdních řádů platných v příslušném roce.

Dopady proměn dostupnosti základních škol na znevýhodňování regionů a tamních obyvatel jsme se pokusili identifikovat kvalitativním výzkumem v šesti vybraných územích, která byla nejvíce postižena redukcí školské sítě

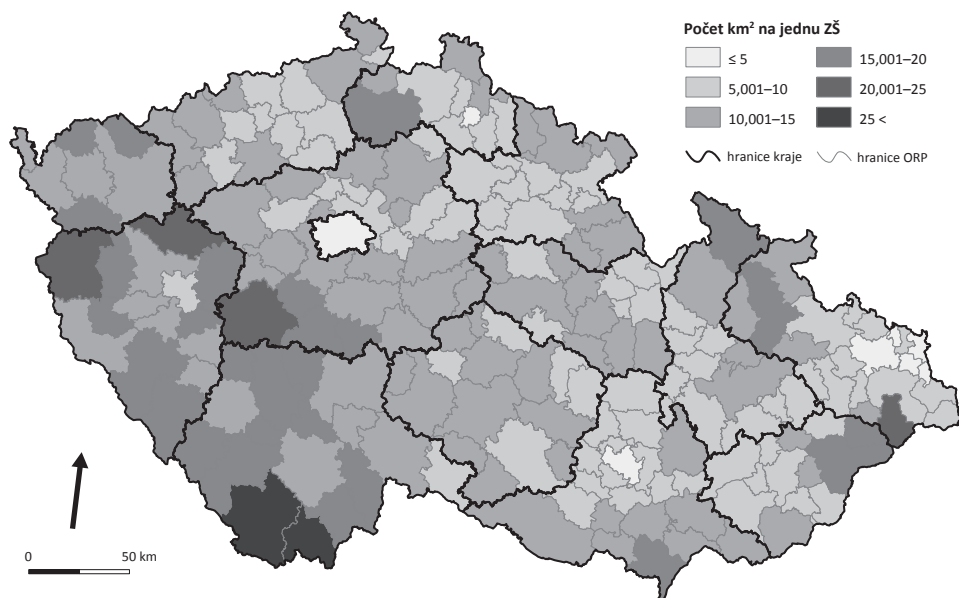
(Kučerová, Kučera 2009b). V šesti sídlech s uzavřenou základní školou jsme provedli vždy po jednom polostrukturovaném hloubkovém rozhovoru s osobou, která měla bezprostřední vztah k uzavřené škole (např. bývalý učitel, žák, představitel veřejné správy) a byla schopná reflektovat důsledky proměn dostupnosti základního vzdělávání. Pro analýzu pořízených dat jsme zvolili techniku otevřeného kódování původně vycházející z analytického aparátu zakotvené teorie (blíže Švaříček, Šeďová a kol. 2007).

Změny dostupnosti základních škol v Česku ve 2. polovině 20. století

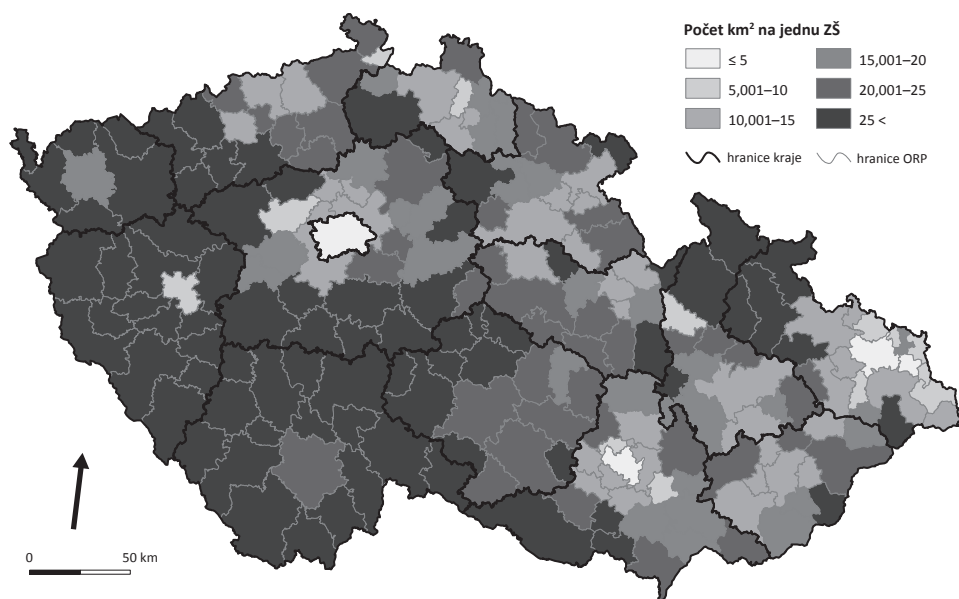
Vývoj vzdálenostní a časové dostupnosti do základních škol ovlivňují tři hlavní faktory: hustota silniční sítě, charakteristiky veřejné dopravy a počet základních škol v dané lokalitě, resp. zajištění obslužnosti území základními školami. Každá (nejen základní) škola má svůj spádový region, z něhož do školy docházejí a dojíždějí žáci. Jak prokázal již Hampl (2004), spádové regiony škol se během 2. poloviny 20. století neustále rozšiřovaly s tím, jak počet škol ubýval – z původních přibližně 8 000 základních škol v Česku v 60. letech 20. století na polovinu (3 726) ve školním roce 2009/2010 (Kučerová 2010). Definujme modelově potenciální spádový region každé základní školy podle velikosti území (v km²), které v daném regionu připadá na jednu školu. V našem případě jsme použili obvody obcí s rozšířenou působností a měřili jsme velikost obsluhovaného území v roce 1961 a 2004 (viz obr. 1 a 2). Ze srovnání je patrné, že na počátku 60. let 20. století připadalo na jednu základní školu v průměru 10–15 km², ovšem na přelomu tisíciletí je to již 20–40 km², což v roce 1961 představovalo extrémně nízkou hustotu školské sítě charakteristickou pro řídké zalidněné oblasti. Lze tedy konstatovat, že během 2. poloviny 20. století se silně prohloubila polarizace Česka z hlediska dostupnosti základního vzdělávání. Zatímco v 60. letech mělo téměř každé sídlo svoji, byť pouze neúplnou, základní školu, na konci 20. století se základní vzdělávací funkce v podobě úplných devítiletých škol koncentruje do populačně větších a významově hierarchicky vyšších sídel.

Po celé sledované období ubýval počet neúplných základních škol, které se zpravidla nacházejí na venkově (pokles tohoto druhu škol byl v obcích s méně než 3 000 obyvateli 70%), zatímco ve městech až do roku 1990 rostl počet úplných škol devítiletých (blíže Kučerová, Kučera 2009b). Intenzita zanikání škol se dále jeví mnohem vyšší v tzv. vnitřních periferiích státu (Havlíček, Chromý, Jančák, Marada 2008) a v některých částech pohraničí. Během sledovaného období se snížila dostupnost základních škol, především těch dosažitelných pěší chůzí, tj. přibližně do tří kilometrů¹. Prostorová analýza vzdálenostní dostupnosti všech základních škol v rámci silniční sítě ukázala, že ještě v roce 1961 se ve vzdálenosti do 3 km po silniční síti od nejbližší základní školy nacházelo téměř 70 % území státu (přes 90 % ze současných 6 250 obcí) a v roce 2004 to již bylo pouze necelých 45 % (viz tab. 2). Přitom největší změny byly

¹ Například podle Zákona č. 561/2004 Sb., § 178, odst. 5 „v rámci základní dopravní obslužnosti území kraje je kraj povinen zajistit dopravu do spádové školy a ze spádové školy, pokud vzdálenost spádové školy od místa trvalého pobytu žáka přesáhne 4 km“.



Obr 1 – Hustota sítě základních škol podle ORP, 1961. Zdroj: Mattern (2010, s. 39).



Obr. 2 – Hustota sítě základních škol podle ORP, 2004. Zdroj: Mattern (2010, s. 40).

zaznamenány mezi roky 1961 a 1976, kdy došlo k největší redukci škol, především malých venkovských. Z regionálního hlediska jsme zaznamenali nejvýznamnější přesun obcí do širších zón dostupnosti v západních a jižních Čechách a některých částech severní Moravy a Slezska.

Tab. 2 – Procentuální podíl plochy Česka v zónách dostupnosti v souboru všech základních škol, 1961–2004 (vybrané roky)

Rok	Vzdálenostní dostupnost (km)					Časová dostupnost (min)				
	0–3	3,01–5	5,01–10	10,01–15	15 <	0–5	5,01–10	10,01–15	15,01–20	20 <
1961	69,0	22,4	8,0	0,4	0,0	48,2	39,4	9,3	2,4	0,6
1976	54,8	30,4	14,1	0,6	0,1	42,3	42,5	12,1	2,6	0,5
1990	45,5	33,8	19,6	0,9	0,1	47,1	42,2	9,1	1,3	0,3
2004	44,4	33,3	20,8	1,2	0,3	50,0	41,0	7,7	1,1	0,3

Zdroj: Mattern (2010, s. 24 a 26)

Analýza vývoje časové dostupnosti zohledňuje kromě vývoje sítě základních škol a prosté vzdálenosti po silniční síti také průměrné rychlosti jednotlivých úseků cest, a tím působí protichůdně ke snižování počtu základních škol. K roku 1961 bylo rozložení území Česka do jednotlivých časových zón dostupnosti krajně nerovnoměrné (viz tab. 2), kdy se největší počet obcí, a tedy i podíl území, nacházel v zóně do 5 minut jízdy po silnici od nejbližší obce se základní školou. Mezi roky 1961 a 1976 došlo v důsledku prudkého poklesu počtu škol k prodloužení dojížděkové vzdálenosti a vzrůstu podílu území v časové dostupnosti 10–15 km jízdy po silnici. V dalších letech však již tento trend nebyl zaznamenán, naopak podíl území ve vyšších vzdálenostních kategoriích klesal důsledkem snižování doby potřebné k překonání stejné vzdálenosti (zvyšování konstrukční rychlosti automobilů a kvality silniční sítě). Pokud pracujeme pouze se souborem obcí s úplnou devítiletou základní školou, jejichž počet se během sledovaného období výrazně neměnil, dojezdové vzdálenosti do škol se dokonce významně zlepšily. V zóně dostupnosti školy do 5 minut jízdy po silnici se proti 15 % z roku 1961 nacházelo v roce 2004 již 30 % území Česka. Zdálo by se proto, že v současnosti má pouze malý počet obcí velmi špatnou dostupnost základních škol (tj. leží v zóně přesahující 20 minut jízdy do nejbližší obce se školou). Je však třeba si uvědomit, že se jedná o 20 minut ničím nepřerušované a kdykoli uskutečnitelné jízdy po silnici nejkratší cestou. Realita dojíždění do škol, zejména na venkově, je však odlišná. Analýza dostupnosti základních škol osobní automobilovou dopravou nebyla analýzou reálné situace, nýbrž analýzou pomocí modelu této situace, proto její výsledky zcela závisí na vstupních datech a nastavení parametrů modelu.

Výpověď citlivější k charakteru školské dojížděky získáme analýzou dostupnosti škol veřejnou dopravou. Pro analýzu jsme zvolili modelový region správního obvodu ORP Chomutov, jehož školská síť doznala mezi lety 1961 a 2004 zásadní proměny. Ještě k roku 1961 se nám zde podařilo vyšetřit 23 základních škol (z toho 8 úplných), v roce 2004 již pouze 7 (5 úplných). Přitom uzavírání neúplných škol postihlo rovnoměrně celý region (jeho horské partie i pánevní oblast), zatímco úplné devítileté školy zůstaly ve větších sídlech v podhůří. Časová náročnost cesty do školy proto závisí na vzdálenosti dané obce od těchto měst (zejm. Chomutov, Jirkov). Také frekvence spojů je vyšší v blízkém zázemí Chomutova a Jirkova, jimiž projíždí největší počet autobusových linek. Naopak vzdálenější, především pohraniční obce, mají často jediný spoj v ranních a jeden v odpoledních hodinách. Závěry analýzy dostupnosti základních škol

Tab. 3 – Suma doby trvání cesty do školy v minutách všech obcí obvodu ORP Chomutov, 1961–2004 (vybrané roky)

Rok	1961	1976	1990	2004
Všechny ZŠ	27	137	221	282
Úplné ZŠ	394	356	291	295

Zdroj: Mattern (2010, s. 30)

veřejnou dopravou zůstávají veskrze shodné s měřením dostupnosti automobilem. Jelikož počet ani rozmístění úplných devítiletých škol se ve sledovaném období výrazněji neměnilo, jejich dostupnost se zlepšila se zkracováním času jízdy a růstu počtu spojů. Proti tomu časová dostupnost do všech základních škol (včetně neúplných) se několikanásobně prodloužila důsledkem uzavírání malých škol v odlehlých periferních oblastech. To dokládá tabulka 3, jež udává součet doby cesty do školy všech obcí v obvodu ORP Chomutov v daných letech. Je pochopitelně otázkou, kolik školou povinných dětí žije ve venkovských periferních obcích vzdálených od hlavních center regionu. Nicméně můžeme zde pozorovat jev, pojmenovaný Myrdalem (1957) jako kumulující se negativní dopady, z nichž je nesnadné se vymanit. U sídel již znevýhodněných jejich periferní geografickou polohou, v obtížně přístupném terénu, s ubývajícím populací jejich znevýhodnění dále posiluje uzavření školy jakožto důležité základní služby.

Dojíždka do základních škol ve vnímání obyvatel sídel s uzavřenou školou

V předchozím textu jsme upozornili na závažný fenomén uzavírání malých venkovských škol v periferních oblastech. Zjištěné údaje ovšem nevypovídají o nahlížení místních obyvatel na proces znevýhodnění, marginalizace. Výzkum v šesti venkovských lokalitách, v nichž došlo k uzavření školy, byl součástí širšího projektu, a proto o výběru zájmových území blíže pojednává např. Kučerová (2010). Na tomto místě pouze uvedeme, že se jednalo o šest sídel v obvodech obcí s pověřeným úřadem Dačice, Podbořany, Prachatice, Tábor, Turnov a Vranov nad Dyjí. Ve všech případech kromě Podbořanska došlo k uzavření místní školy v 70. letech 20. století, tedy v době největšího uzavírání škol na území Česka v posledních 50 letech.

Dotázaní obyvatelé uváděli mnoho negativ spojovaných s uzavřením školy a většina z nich se shodovala s poznatky z výzkumů dalších autorů. Jednalo se například o ztrátu specifické vzdělávací entity (Karlberg-Granlund 2009), kulturního centra a místa setkávání (Witten a kol. 1996) i zájmu rodičů o dění v nové spádové škole (Bell, Sigsworth 1987), o ztrátu symbolu autonomie obce a identity komunity (Lyson 2002). Označování některých jevů jako přímého důsledku uzavření školy je diskutabilní. Mnohé z těchto jevů souvisí spíše s obecnou proměnou společnosti, její prostorové organizace a životních postojů – například ztráta sociální kontroly nad činností dětí (Coleman 1997). Nicméně nedosažitelnost základní školy pěší chůzí a z toho plynoucí nutnost dojíždky představovala pro respondenty v našich zájmových lokalitách jednu

z největších hrozeb a zdroj mnoha problémů. Tento postoj byl potvrzen i celostátním dotazníkovým šetřením mezi starosty obcí s malotřídní školou, o němž pojednává Trnková (2009).

Na základě zjištění v zájmových lokalitách můžeme konstatovat, že obyvatelé na prvním místě vnímali samotné prostorové znevýhodnění lokality. Bezprostředně po uzavření místní školy nebyly často pro nově vzniklou situaci připravené podmínky – zavedené spoje veřejné dopravy příslušným směrem nebo čas příjezdu a odjezdu přizpůsobený době vyučování. Žádostem na řešení vzniklých problémů navíc nadřízené úřady často nevycházely vstříc. Příklad sporu o drobnou úpravu trasy autobusové linky, jež v dnešní době v požadované podobě bez obtíží funguje, popisuje respondent z Tábořska: *„My jsme chtěli – Protože přes Voubjalovice² a dolů jezdí smilohorské autobusy. Jako obecní úřad jsme žádali, aby ten autobus zajížděl pro ty děti. To jich bylo dost! Takových vozů dětí, deset dětí, ne víc, aby jezdil přes to. A krajské národní výbor nám krásně vodepsal, pro děti, že to je, když jdou z Voubjalovic anebo dolů, že to je zdravotně pro ně prospěšný, víte (!) Což je! V létě bych řek, ale co v zimě?! A dítě, kterému je šest, sedm let! No to byly taky takový nápady, no.“*

Nevýhodná poloha sídla, a zpravidla i širšího regionu, vnímaná venkovskými obyvateli, se téměř blíží pocitům společenského vyloučení obyvatel chudinské čtvrti, kterou popisuje Warrington (2005). Vyplývá z obecné stagnace až degradace periferních oblastí. Obyvatelé se často potýkají s nezaměstnaností, ztíženými životními podmínkami a situace se jim jeví jako bezvýchodná: *„To je... děti jsou pryč. Všechno je prázdný. Je to bída no! Já nevím... jak to bude vypadat za chvíli“* (respondent z Tábořska).

Z dlouhé vzdálenosti a časové dostupnosti základní školy pochopitelně vyplývají další znevýhodnění obyvatel sídel s uzavřenou školou proti těm, kteří mají k dispozici školu v sídle, kde žijí. Jedná se např. o zvýšené finanční náklady rodin: *„Půl platu potom jde jenom na dopravu!“* (respondentka z Turnovska) a časové ztráty při cestování. Ačkoli téměř vždy existuje spoj veřejné dopravy, který lze použít ráno před osmou hodinou pro dojížděku do školy a v odpoledním čase pro návrat domů, nelze jej nikdy uzpůsobit tak, aby vyhovoval potřebám každého. Aby hromadná doprava obsloužila veškeré lokality v regionu, přijíždí spoj do některých míst poměrně brzy, a přesto jej žáci jako jediný musejí použít: *„Ráno ve tři čtvrtě na sedm nějak to jede. Už vodjíždí, jo!“* (respondent z Vranovska). Po vyučování vznikají další časové prodlevy při až několikahodinovém časovém rozdílu mezi koncem vyučování a dobou odjezdu spoje: *„Škola jim skončí někdy kolem poledne a autobus sem odjíždí až ve tři hodiny z Podbořan“* (respondentka z Podbořanska). Časové prodlevy při čekání na spoj a strávené cestou v dopravním prostředku handicapují dojíždějící žáky ať už z hlediska domácí přípravy na vyučování, volnočasových aktivit nebo i budování sociálních kontaktů a vztahu k místu bydliště. *„Dejme tomu, když je to málo, tak ty půlhodinky strávíš cestou domů a půl hodinky tam čeká, máš hodinu ztrátu prakticky. I když nemyslím tím, že by vyšel ze školy a sedl doma za tendlu a učil se! To jako... to vím podle mejků kluků. Kluk šel ze školy, práskl kabelu za vrata a už jsem ho neviděl, až večer“* (respondent z Dačicka); *„Já jsem vždycky říkala, ten čas, co vona věnuje... co musí počekat na těch zastávkách, čas na další spoje a tak dále, já říkám, to kdyby věnovali učení,*

² sídlo Oblajovice – pozn. autorů

tak jsou jedničkáři sami!“ (respondentka z Prachaticka). Dojíždění a pohyb po frekventovaných komunikacích vyvolává navíc zvýšená bezpečnostní rizika, kdy opatření přijatá pro jejich zmírnění odvádí rodiče žáků od jiných činností, které mají v době cesty dítěte do školy vykonávat: „*A dřív tady autobus jezdil pode vsí. No a tam musely děti chodit no a když tydle prvňáčci, to bylo těžký! S nima musel někdo chodit k tomu a to je hnedka půlhodina pryč*“ (respondent z Táborska). Námi vyšetřený typ znevýhodnění by se též dal označit za ten, který plyne z odlišného zázemí žáků – nevýhodný sociální kapitál (Coleman 1997). Diferencuje mezi sebou i žáky ze stejné lokality, kdy některým je umožněno se například osobní automobilovou dopravou jejich rodičů, příbuzných či známých dopravit do a ze školy dříve než těm, kteří daným způsobem své sociální sítě využít nemohou. „*Dneska je doba taková, že velká řada rodičů ty děti dováží do školy. Takže tyto děti (!) to maj velice pohodlný, když je tam tatínek ráno doveze a po vyučování může si je vzít. Ovšem děti, které jsou odkázány na autobus, ty na tom nejsou dobře. (...) Teď po vyučování řada dětí chodí pěšky domů. Pokud jsou naši, no. Do té Černoce, tam už jako to dítě těžko dojde. No a protože těch aut tady jezdí teď poměrně hodně, no tak někteří už s tím počítají: Vemu děti, až pudou. No, někdo taky jim nezastaví*“ (respondentka z Podbořanska). Ovšem odlišný názor na možnosti dopravy dětí zpět domů má respondentka z Prachaticka: „*Mohly by dojet na kole nebo dojít pěšky. My jsme taky chodili. Rádi. Dělal se lumpárny po cestě. Ale teď jsou líný!*“

Na základě výpovědí respondentů ze znevýhodněných lokalit lze tedy potvrdit závěry předchozích měření dostupnosti základních škol: že u sídel v periferní geografické poloze uzavření místní školy dále posiluje jejich marginalitu a že i na první pohled zdánlivě uspokojivé zabezpečení přepravy žáků do blízkých škol v sobě ukrývá mnoho každodenních obtíží obyvatel periferních sídel. A tak i v Česku, které disponuje poměrně hustou sítí dopravních cest a spojů hromadné veřejné dopravy, nacházíme řadu sídel či celých mikroregionů, které dopravní geografové (viz např. Marada, Květoň 2010) označují jako prostorově odlehle či přímo dopravně nedostupné, kde jsou dojíždějící odkázáni výhradně na individuální dopravu.

Závěr

Proces koncentrace lidských aktivit, včetně vzdělávání, souvisí s obecnými tendencemi vývoje geografické organizace společnosti v industriálním a post-industriálním období (Hampl 2004). Vývoj přepravních možností – kvality a hustoty silniční sítě, konstrukční rychlosti vozů, frekvence a rychlosti spojů veřejné dopravy – sice na jedné straně urychlil a usnadnil dostupnost základních škol situovaných v centrech osídlení, na druhou stranu zcela nevyvažuje řadu znevýhodnění vyplývajících pro necentrální venkovské oblasti. Uzavření základní školy jakožto významné kulturní instituce, základního obslužného zařízení, symbolu autonomie a příslibu budoucí existence (výchovy potomků a relativní migrační atraktivita obce pro mladé rodiny) představuje pro venkovskou obec značnou ztrátu a umocnění perifernosti. Následné dojíždění do vzdálenějších škol lze považovat za časovou, finanční a společenskou diskriminaci žáků i jejich rodičů. Takto znevýhodnění lidé mohou velmi zvažovat další setrvávání v obci a svým případným odchodem opět prohloubit perifernost

lokality. Místní obyvatelé mají velmi málo prostředků a možností, jak se takové situaci bránit, jelikož ta nevychází z jejich vlastní činnosti, ale z podstaty života v nevýhodné geografické poloze.

Zachování či uzavření malých základních škol ve venkovských oblastech a způsob jejich financování se tak jeví jako poměrně zásadní otázka, politikum, téma v diskusi rozvoje venkova a školské politiky. Je proto překvapivé, že této problematice není dosud věnována adekvátní pozornost v decizní sféře ani ve vědeckém výzkumu. Právě pojetí školské politiky, distribuce pravomocí, kompetencí a v neposlední řadě finančních prostředků může ovlivnit podobu a další vývoj školské sítě a jistým způsobem zmírnit vlivy ostatních faktorů. Bude-li školská politika vnímat úlohu školy pouze jako zabezpečení pracovní síly pro státní hospodářství s určitým druhem preferovaných znalostí, dovedností a postojů (Brown a kol. 1997), nezáleží v jakém místě si bude žák dané kompetence osvojoval. Škola není nikterak svázána se svým zázemím, nefunguje jako služba místní komunitě, plní pouze nadřazené priority celého státního uskupení. Taková politika povede nutně k podpoře školské sítě, která zaručí maximální finanční úspory, a tudíž bude podporovat uzavírání „nerentabilních“ škol a bude preferovat školy situované v populačně a hospodářsky nejsilnějších centrech. Tato politika se v posledních desetiletích uplatňovala a do značné míry i nadále dominuje ve většině hospodářsky vyspělých zemí (Bryant, Grady 1990). Proti tomu v pojetí strategie, která někdy bývá označována jako decentralizace vzdělávání (Kalaoja, Pietarinen 2009), je vnímána úloha školy také jako instituce důležité pro lokální hospodářský rozvoj. Tato politika hovoří o systematické strategii trvale udržitelného rozvoje, pomoci všem regionům a jejich komunitám mimo jiné právě prostřednictvím základní školy. Je třeba navíc důsledně rozlišovat mezi specifickými potřebami městských a na druhé straně malých venkovských škol, oddělit jejich správu a organizaci.

Celá problematika dostupnosti základních škol je nicméně složitější, než bylo možné nastínit v tomto nutně zjednodušeném textu. Také decentralizace vzdělávání přináší rizika diskriminace, vyplývající například z nemožnosti záruky stejné kvality a způsobu organizace vzdělávání ve všech regionech a školách. Ve výsledku pak ještě záleží, jak s nabytými pravomocemi naloží samotná místní komunita, resp. zřizovatel školy, zda je dokáže skutečně využít ve prospěch rozvoje. Z většiny šetření sice vyplývá, že by obyvatelé znevýhodněných oblastí dojíždění do škol rádi eliminovali nebo mu předcházeli, zároveň existuje však velmi slabá vůle nacházet včas jiná řešení situace a aktivně plánovat edukační politiku obce (viz též Tantarimäki 2010).

Literatura:

- ÅBERG-BENGTSSON, L. (2009): The smaller the better? A review of research on small rural schools in Sweden. *International Journal of Educational Research*, 48, s. 100–108.
- ARUM, R. (2000): Schools and Communities: Ecological and Institutional Dimensions. *Annual Review of Sociology*, 26, s. 395–418.
- BELL, A., SIGSWORTH, A. (1987): *The Small Rural Primary School: A Matter of Quality*. Routledge, London, 295 s.
- Atlas republiky Československé (1935). *Česká akademie věd a umění*, Praha 1935, 37 s. + 55 mapových listů.

- BRADFORD, M. (1991): School-performance indicators, the local residential environment, and parental choice. *Environment and Planning A*, 23, s. 319–332.
- BRAINARD, J. S., LOVETT, A. A., BATEMAN, I. J. (1997): Using isochrone surfaces in travelcost models. *Journal of Transport Geography*, 5, s. 117–126.
- BRINKE, J. (1999): Úvod do geografie dopravy. Univerzita Karlova, Praha, 112 s.
- BROWN, P., HALSEY, A. H., LAUDER, H., WELLS, A. S. (1997): The Transformation of Education and Society: An Introduction. In: Halsey, A. H., Lauder, H., Brown, P., Wells, A. S. (eds.): *Education. Culture, Economy, and Society*. Oxford University Press, Oxford, s. 1–44.
- BRYANT, M. T., GRADY, M. L. (1990): Community Factors Threatening Rural School District Stability. *Research in Rural Education*, 6, č. 3, s. 21–26.
- COLEMAN, J. S. (1997): Social Capital in the Creation of Human Capital. In: Halsey, A. H., Lauder, H., Brown, P., Wells, A. S. (eds.): *Education. Culture, Economy, and Society*. Oxford University Press, Oxford, s. 81–95.
- DeYOUNG, A. J. (1987): The Status of American Rural Education Research: An Integrated Review and Commentary. *Review of Educational Research*, 57, s. 123–148.
- DOSTÁL, P., MARKUSSE, J. (1989): Rural settlements networks and elementary service provision: two scenarios for the matching of demand and supply. In: Clark, G., Huigen, P., Thissen, F. (eds.): *Planning and the Future of the Countryside: Great Britain and the Netherlands*. Netherlands Geographical Studies, s. 62–78.
- HALSEY, A. H., LAUDER, H., BROWN, P., WELLS, A. S., eds. (1997): *Education. Culture, Economy, and Society*. Oxford University Press, Oxford, 819 s.
- HAMPL, M. (2004): Současný vývoj geografické organizace a změny v dojíždě za prací a do škol v Česku. *Geografie*, 109, č. 3, s. 205–222.
- HAMPL, M. (2005): Geografická organizace společnosti v České republice: transformační procesy a jejich obecný kontext. UK v Praze, PřF, KSGRR, Praha, 147 s.
- HAMPL, M., GARDAVSKÝ, V., KÜHNEL, K. (1987): Regionální struktura a vývoj systému osídlení ČSR. UK v Praze, Praha, 255 s.
- HAVLÍČEK, T., CHROMÝ, P., JANČÁK, V., MARADA, M. (2008): Innere und äussere Peripherie am Beispiel Tschechiens. *Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft*, 150, s. 299–316.
- HUDEČEK, T. (2008): Akcesibilita a dopady její změny v Česku v transformačním období: vztah k systému osídlení. Dizertační práce. UK v Praze, PřF, KSGRR, Praha, 119 s.
- JIANG, B., CLARAMUNT, C., BATTY, M. (1999): Geometric accessibility and geographic information: extending desktop GIS to space syntax. *Computers, Environment and Urban Systems*, 23, s. 127–146.
- KALAOJA, E., PIETARINEN, J. (2009): Small rural primary schools in Finland: A pedagogically valuable part of the school network. *International Journal of Educational Research*, 48, s. 109–116.
- KARLBERG-GRANLUND, G. (2009): Att förstå det stora i det lilla. Byskolan som pedagogik, kultur och struktur (Understanding the great in the small. Pedagogy, culture and structure of the village school). Dizertační práce. Pedagogiska fakulteten, Åbo Akademi in Vasa, Vaasa, 353 s.
- KUBÍKOVÁ, M. (1998): Vývoj základního školství v okrese Benešov. Diplomová práce. UK v Praze, PřF, KSGRR, Praha, 91 s. + přílohy.
- KUČEROVÁ, S. (2010): Územní diferenciacie elementárního vzdělávání v Česku v 2. polovině 20. století (vliv na lokální a regionální rozvoj). Dizertační práce. UK v Praze, PřF, KSGRR, 245 s.
- KUČEROVÁ, S., KUČERA, Z. (2009a): Changes in the rural elementary schools network in Czechia in second half of 20th century and its possible impact on rural areas. *European Countryside*, 1, č. 3, s. 125–140.
- KUČEROVÁ, S., KUČERA, Z. (2009b): Vztah periferality a vzdělávání: Lze definovat periferní oblasti na základě vývoje sítě základních škol? *Acta geographica Universitatis Comenianae*, 52, s. 59–73.
- KVALSUND, R. (2004): School and local community – dimensions of change. A review of Norwegian research. Research Report no. 58. Volda University College, Volda, 93 s.
- KVALSUND, R. (2009): Centralized decentralization or decentralized centralization? A review of newer Norwegian research on schools and their communities. *International Journal of Educational Research*, 48, s. 89–99.

- LI, S., SHUM, Y. (2001): Impacts of the National Turk Highway System on accessibility in China. *Journal of Transport Geography*, 9, s. 39–48.
- LYSON, T. A. (2002): What Does a School Mean to a Community? Assessing the Social and Economic Benefits of Schools to Rural Villages in New York. *Journal of Research in Rural Education*, 17, č. 3, s. 131–137.
- MARADA, M. (2003): Dopravní infrastruktura a hierarchie středisek v českém pohraničí. *Geografie*, 108, č. 2, s. 130–145.
- MARADA, M. a kol. (2010): Doprava a geografická organizace společnosti v Česku. Edice *Geographica*, sv. 2. ČGS, Praha, 165 s.
- MARADA, M., KVĚTOŇ, V. (2010): Diferenciace nabídky dopravních příležitostí v českých obcích a sociogeografických mikroregionech. *Geografie*, 115, č. 1, s. 21–43.
- MARSDEN, W. E. (1977): *Historical Geography and the History of Education*. *History of Education*, 6, č. 1, s. 21–42.
- MATTERN, T. (2010): Analýza změn dostupnosti do základních škol ČR od roku 1961. Baka-lářská práce. UK v Praze, PřF, KSGRR, 38 s. + příl.
- MŇUK, P. (1985): Hodnocení občanské vybavenosti Středočeského kraje se zaměřením na zařízení školská a zdravotnická. Diplomová práce. UK v Praze, PřF, Praha, 96 s. + pří-lohy.
- MOKŘÍŠOVÁ, M. (1989): Základní školství v okresech západního pohraničí ČSR a prognóza potřeb jeho rozvoje. Diplomová práce. UK v Praze, PřF, Praha, 120 s. + přílohy.
- MYRDAL, G. (1957): *Economic Theory and Under-developed Regions*. Gerald Duckwords, London, 168 s.
- PACIONE, M. (1984): *Rural Geography*. Harper and Row, London, 384 s.
- ŘEZNÍČKOVÁ, D. (2009): The transformation of geography education in Czechia. *Geografie*, 114, č. 4, s. 316–331.
- ŠVARÍČEK, R., ŠEDO VÁ, K. a kol. (2007): *Kvalitativní výzkum v pedagogických vědách*. Portál, Praha, 377 s.
- TANTARIMÄKI, S. (2010): Towards the participative schoolnetwork planning. *Maaseutu Plus*, č. 1 (v tisku).
- TRNKOVÁ, K. (2009): Village schools: wrinkles for mayors? *European Countryside*, 1, č. 2, s. 105–112.
- WAHLA, A. (1988): *Geografie vzdělání obyvatelstva*. Spisy Pedagogické fakulty v Ostravě, sv. 64, SPN, Praha, 189 s.
- WALKER, M., CLARK, G. (2010): Parental choice and the rural primary school: Lifestyle, locality and loyalty. *Journal of Rural Studies*, 26, č. 3, s. 241–249.
- WARRINGTON, M. (2005): Mirage in the Desert? Access to Educational Opportunities in an Area of Social Exclusion. *Antipode*, 37, č. 4, s. 796–816.
- WITTEN, K., McCREANOR, T., KEARNS, R., RAMASUBRAMANIAN, L. (2001): The im-pacts of a school closure on neighbourhood social cohesion: narratives from Invercargill, New Zealand. *Health & Place*, 7, s. 307–317.

Prameny a datové zdroje:

- ArcČR 500 – Digitální geografická databáze 1:500 000. CD-ROM. Verze 2.0. ARCDATA Praha, s. r. o., 2003.
- Atlas republiky Československé. Česká akademie věd a umění, Praha 1935, 37 s. + 55 ma-pových listů.
- ČR 150 – vektorová mapa. CD-ROM. Verze k r. 2005. CEDA a. s., Praha 2006.
- ŠKODA AUTO a. s., <http://www.skoda-auto.cz>.
- Vyhláška federálního ministerstva vnitra č. 100/1975 Sb. o pravidlech silničního provozu.
- Zákon č. 561/2004 Sb. ze dne 24. září 2004 o předškolním, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání (školský zákon).

CHANGES IN THE ACCESSIBILITY OF ELEMENTARY SCHOOLS IN CZECHIA AS A FACTOR OF DISADVANTAGE IMPACTING REGIONS AND LOCALITIES

All parts of space are not freely accessible to all individuals, in terms of their social, political or cultural status. Many experts draw attention to the existence of social and spatial inequalities that determine the accessibility of educational institutions and (in)equal access to education. Significant geographical inequality in the distribution of educational institutions may disadvantage select social groups, even leading to their social exclusion or to significant changes in societal relationships within impacted communities, especially in rural areas. Despite the importance of this issue, it has received little attention in geography and in social sciences, in general.

The article discusses elementary school accessibility in Czechia and its development over the last 50 years in the context of broader changes occurring in the geographical organization of society. It also describes the consequences of this development at the local level in areas with long-term disadvantaged access to elementary education. Last but not least it presents opportunities for using geo-informational analytical methods to evaluate regional differences in the distribution of services and the accessibility of localities.

Analysis of changes in elementary school accessibility in Czechia was carried out utilizing data concerning the state of the school network in 1961, 1976, 1990 and 2004, and corresponding vector models of the road network. Whereas changes in the accessibility of schools by car were analyzed at the national level for all of Czechia; due to methodological constraints, accessibility by public transport could only be examined through examples from select micro-regions that experienced significant changes in the school network, during the observed period.

During the second half of the twentieth century, the accessibility of elementary schools decreased, particularly in rural areas, due to a reduction in the number of schools related to the concentration of educational matters into larger settlement units. In 1961, 70% of Czechia's territory was located within three kilometers, by road, of the nearest elementary school. By 2004, this figure had already decreased to less than 45%. However, the characteristics of the road network and the vehicles using it have also changed dramatically. If we concentrate only on the accessibility of full nine-year schools, the number of which did not change significantly during the observed period, we find that the time accessibility of these schools by car has, due to the decreased time required to travel the same distance, significantly improved. The zone of schools accessible within 5 minutes' driving time included 30% of Czechia's territory in 2004, compared to 15% in 1961. The findings of the analysis of elementary school accessibility by public transport in select micro-regions are similar to the measurements of accessibility by car. Because the number and location of full nine-year schools was stable during the observed period, their accessibility improved with the reduction of travel time on various roadways and with increases in the number of connections. On the contrary, the time accessibility of all elementary schools (including incomplete elementary schools) became substantially worse with the closure of small schools in remote, peripheral areas. Settlement units, already disadvantaged by their peripheral geographical position, were thus further disadvantaged by the closure of a school, i.e. the loss of an important basic service.

The consequences of changes in elementary school accessibility in disadvantaged regions were examined through semi-structured or in-depth interviews with the inhabitants of six selected areas most affected by school network reductions. An elementary school's remoteness, in terms of pedestrian travel, and the resulting necessity to commute ranked among the greatest threats and were a source of many problems for the respondents. The most significant problems included time and financial losses, the necessity for small children to travel to an unknown environment away from the vicinity of their home, security risks and problems with transport organization. The maintenance or closure of small elementary schools in rural areas and strategies for financing such schools thus appear to be fundamental questions in the discussion of rural development and educational policy.

Fig. 1 – The elementary school network in districts of municipalities with extended competencies, 1961. In the legend: number of square kilometers per elementary school; regional borders, borders of municipalities with extended competencies. Source: Mattern (2010, p. 39).

Fig. 2 – The elementary school network in districts of municipalities with extended competencies, 2004. In the legend: number of square kilometers per elementary school; regional borders, borders of municipalities with extended competencies. Source: Mattern (2010, p. 40).

Pracoviště autorů: S. Kučerová a Z. Kučera: Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Albertov 6, 128 43, Praha 2, e-mail: ku@natur.cuni.cz, kucera12@natur.cuni.cz; T. Mattern a P. Štych: Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra aplikované geoinformatiky a kartografie, Albertov 6, 128 43, Praha 2, e-mail: tomas.mattern@natur.cuni.cz, stych@natur.cuni.cz.

Do redakce došlo 18. 2. 2011; do tisku bylo přijato 10. 6. 2011.

Citační vzor:

KUČEROVÁ, S., MATTERN, T., ŠTYCH, P., KUČERA, Z. (2011): Změny dostupnosti základních škol v Česku jako faktor znevýhodnění regionů a lokalit. *Geografie*, 116, č. 3, s. 300–316.